WITAMY I-szy ZJAZD AKTYWU SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ W. P.!

Nr 6 (28)

za KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK TRZECI | Warszawa 1 — 15 kwietnia 1950 | CENA 25 zł

NAGRODA STALINOWSKA DLA KONSTRUKTORÓW „Pobiedy"

Ponad 200 prac inżynierów i techników, jak również robotników - nowatorów w ZSRR wyróżnionych zostało w rb. Nagrodami Stalinowskimi. Nagrody, przyznane za wybitne prace w dziedzinie nauki i wynalazczości za rok 1949, świadczą dobitnie o nieustannym dalszym rozwoju myśli technicznej w Związku Radzieckim we wszystkich dziedzinach nauki i techniki.

Wśród prac wyróżnionych wysokimi odznaczeniami, a reprezentujących wszystkie dziedziny przemysłu maszynowego, oddzielną grupę stanowią osiągnięcia z dziedziny przemysłu motoryzacyjnego, w budowie i konstrukcji nowych samochodów i ciągników.

Zaszczytną Nagrodę Stalinowską przyznano pracownikom Gorkowskich Zakładów Samochodowych im. W. Mołotowa, którzy pod kierownictwem naczelnego konstruktora A. Lipharta opracowali konstrukcję i uruchomili masową produkcję samochodów osobowych „Pobieda".

Już kilkakrotnie pisaliśmy o pracy Gorkowskich Zakładów Samochodowych i o właściwościach samochodu „Pobieda", Gaz M-20. Udoskonalony model samochodu Gaz M-20, po szeregu próbach konstrukcyjnych i po przebyciu tysięcy kilometrów próbnych raidów, wszedł w r. ub. na taśmy produkcyjne w Gorki. Nowoczesne urządzenia Gorkowskich Zakładów, będących jednymi z największych samochodowych zakładów w Europie, pozwoliły wiernie zrealizować myśl radzieckich konstruktorów. Dlatego „Pobieda" pod wieloma względami przewyższyła wszystkie inne samochody w swej kategorii. Przystosowana do pracy zarówno w warunkach ostrej rosyjskiej zimy, jak i upalnego lata Armenii czy Krymu, wykazała najwyższe zalety technologiczne i konstrukcyjne.

Obecnie produkcja samochodu „Pobieda" Gaz M-20 wzrasta z każdym miesiącem. Dzięki socjalistycznemu stosunkowi do pracy ludzi radzieckich, poszczególne procesy produkcyjne zostają przeprowadzone z coraz większą precyzją, a z taśm produkcyjnych schodzą coraz większe ilości tych doskonałych samochodów.

Poza pracownikami Gorkowskich Zakładów Samochodowych została wyróżniona Nagrodą Stalinowską w dziedzinie przemysłu motoryzacyjnego grupa konstruktorów z M. Sidelnikowym na czele za opracowanie konstrukcji nowego ciągnika z silnikiem wysokoprężnym. (sls)



Wszystkie „Pobiedy", jak również ta, stojąca na pl. Jedności Robotniczej w Warszawie, na której jeździ kol. Olejnik, przyciągają wzrok swą nowoczesną sylwetką. Dla dokładnego poznania tego samochodu radzimy przeczytać artykuł na str. 5.

„Pobiedy" na ulicach Warszawy

W ramach dostaw sprzętu motoryzacyjnego z ZSRR „Motozbyt" otrzymał ostatnio pierwszą partię samochodów osobowych marki GAZ M-20, „Pobieda". Otrzymane samochody w liczbie 100 sztuk przydzielone zostały instytucjom państwowym. Do każdego wozu dołączona była szczegółowa instrukcja dla użytkowników. Wyczerpująco potraktowany rozdział o docieraniu samochodów, pozwala przypuszczać, że w początkowym okresie eksploatacyjnym wszyscy kierowcy, którym została powierzona „Pobieda", we właściwy sposób przejadą pierwsze 1000 km.

Ukazanie się samochodów „Pobieda" na ulicach stolicy wywołało duże poruszenie wśród pracowników i zwolenników motoryzacji, a nawet wśród warszawskiej publiczności. Przed lśniącymi „Pobiedami" zatrzymują się grupy ludzi, oglądając z zainteresowaniem efektowne wykończenie tego nowoczesnego wozu. Zwłaszcza gustowne rozwiązanie tablicy przyrządów pomiarowych zwraca powszechną uwagę.

Otrzymane „Pobiedy" posiadają karoserie lakierowane w kolorach: brąz-beż, szarym i c. seledyn, o bardzo intensywnym połysku. W czasie skrętu, zmianę kierunku jazdy wskazują przerywane światła bocznych lampek: białe na przednim błotniku, a czerwone na tylnym.

Nowe „Pobiedy" zyskały już sobie wśród warszawskich kierowców opinię samochodu dobrze trzymającego się drogi (zwłaszcza na zakrętach) i o dużym zrywie.

I-szy Zjazd Aktywu Służby Samochodowej

W dniach 1 i 2 kwietnia odbył się w Warszawie Zjazd najaktywniejszych żołnierzy Służby Samochodowej. Wzięli w nim udział oficerowie i podoficerowie, racjonalizatorzy i wzorowi kierowcy, którzy zameldowali o wykonaniu powziętych zobowiązań i dokonali wymiany doświadczeń przed oczekującym ich okresem letnich ćwiczeń.

Aktywiści Służby Samochodowej: członkowie Partii i ZMP-owcy zapoznali się również z ogromnymi perspektywami rozwoju, który stoi przed naszym nowoczesnym, w pełni z motoryzowanym wojskiem ludowym.

Na cześć 1-majowego święta

KZW Met. Nr 1 wzywają do współzawodnictwa

Od dnia 1 kwietnia 1950 roku Zakłady Starachowickie „Ursus" w Warszawie, Zakłady im. Strzelczyka w Łodzi, Pafawag we Wrocławiu i Zakład Nr 2 w Skarżysku uczestniczyć będą we współzawodnictwie do końca bieżącego roku.

Punktowane będzie wykonanie planu, regularność pracy, bezpieczeństwo i higiena oraz racjonalizatorstwo, słowem wszystko co składa się na doskonałą i harmonijną pracę zakładu.

Sumowanie wyników odbywać się będzie kwartalnymi etapami, co pozwoli na zorientowanie się w osiąganych wynikach w czasie trwania współzawodnictwa. Odpowiednia umowa podpisana została przez zainteresowane zakłady w marcu w Skarżysku.

W związku z podjęciem współzawodnictwa w Kieleckich Zakładach Wyrobów Metalowych odbyło się zebranie całej załogi. Po referacie tow. Dawidowicza, kier. personalnego KZWM, głos zabrało wielu robotników. Wszyscy podkreślili znaczenie współzawodnictwa międzyzakładowego i korzyści płynące dla gospodarki Polski Ludowej. Wielu z mówców zadeklarowało swe indywidualne długofalowe zobowiązania.

Jol.

TARGI LIPSKIE przeglądem motoryzacji ZSRR i krajów Demokracji Ludowych

W pierwszej połowie marca br. odbyły się w Lipsku Międzynarodowe Targi Wiosenne, które skupiły rekordową ilość wystawców (przeszło 7.500!). Wśród różnorodnych działów, ilustrujących dorobek przemysłowy Związku Radzieckiego, krajów Demokracji Ludowej i Niemieckiej Republiki Demokratycznej szczególne zainteresowanie wzbudziły eksponaty przemysłu motoryzacyjnego.

W olbrzymiej hali wystawowej ZSRR umieszczone zostały wszystkie, ostatnio produkowane mdele samchodów ciężarowych i osobowych oraz motocykli. Bogaty dział samochodów o nadwoziach przeznaczonych do spełniania dodatkowych prac (podnośniki, dźwigi, holowniki), a dalej samochody chłodnie, wozy warsztatowe i inne pojazdy mechaniczne specjalne, zyskały sobie najwyższe uznanie zagranicznych konstruktorów i techników.

Również dział motoryzacyjny przemysłu czechosłowackiego cieszył się wielkim powodzeniem. Obok znanych nam samochodów Tatraplan, Skoda 1101 i Aero Minor w kilku wariantach, jak: kabriolety, samochody bagażowe, sanitarne i limuzyny, zademonstrowali Czesi cały szereg ciągników rolniczych od ręcznie prowadzonego ciągnika ogrodniczego poczynając, aż do silnych gąsienicowych i kołowych ciągników Skoda. Sportowcy motorowi obejrzeć mogli pełen zestaw motocykli produkowanych przez CSR, a to: Manet, Cz 125 i 175, Jawy 250 i 500 oraz Jawy 250 czterosuwy ostatniej produkcji.

Węgierska Republika Ludowa wystawiła w dziale przemysłu motoryzacyjnego ciągniki, samochody i motocykle. Te ostatnie o litrażu 125 ccm i 250 ccm marki Czepel znane już są ze swej nowoczesnej konstrukcji. Samochody ciężarowe i autobusy Mavag i Lang, a dalej osobowe wozy ludowe spotykały się również z przychylną opinią publiczności. Pięć rodzaji ciągników rolniczych i drogowych uzupełniało węgierski dział motoryzacyjny.

Bogato przedstawiał się dział motoryzacyjny Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Nowe, oryginalne modele samochodów osobowych DKW, BMW, wozów ciężarowych, autobusów, motocykli BMW, a przede wszystkim kilka odmian ciągników rolniczych świadczyło, że przemysł motoryzacyjny w NRD pracuje intensywnie, tym razem jednak już na rzecz pokoju, dając swój cenny wkład w techniczny postęp i wzmacniając siły krajów Demokracji Ludowej ze Związkiem Radzieckim na czele

Wiosenno-letnia eksploatacja



Dobre przygotowanie do wiosenno - letniej eksploatacji jest w chwili obecnej najważniejszym zadaniem kierowców. Po wykonaniu zaleconych czynności (patrz str. 4) samochody jednostek wojskowych wyjeżdżają do swych zadań.

Kierowcy PKS-u deklarują przekroczenie normy

Współzawodnictwo na odcinku bezremontowego przebiegu autobusów w PKS przybiera na sile. Ostatnio czołowy przodownik pracy stacji Gliwickiej PKS, ob. Galas Józef zobowiązał się, wraz z pomocnikiem Karolem Skibą do przejechania bez remontu autobusem marki „Fiat" 150.000 km.

Uprzednio pracownicy Katowickiej Ekspozytury ob. Wieczorek i ob. Wrona zobowiązali się przejechać 100.000 km bez naprawy auobusu.

Bez przerwy napływają dalsze meldunki o nowych zgłoszeniach do współzawodnictwa długofalowego na terenie całego kraju

Po Tygodniu Młodzieży

MŁODZIEŻ A MOTORYZACJA

O znaczeniu kadr fachowców motoryzacji niezbędnych dla wykonania stojących przed nią w ludowym państwie zadań najlepiej świadczy fakt, że w pierwszych latach powojennych w okresie intensywnej odbudowy zniszczonego kraju i w okresie wzmożonej mechanizacji rolnictwa, zapotrzebowanie na siły fachowe określało się na około 50 tysięcy kierowców, traktorzystów i mechaników.

Tak wielkie potrzeby można było jedynie zaspokoić drogą wzmożonego, zorganizowanego i planowego szkolenia młodych kadr, rekrutujących się z elementu robotniczego miast i wsi.

Rząd nasz zrozumiał dokładnie polityczny aspekt motoryzacyjnego szkolenia młodzieży robotniczej w szczególności na wsi i na każdym kroku podkreślał wagę tego zagadnienia

Polska przedwrześniowa, w interesie której nie leżało zagadnienie szerokiego, masowego szkolenia motoryzacyjnego młodzieży, przekazała tą tak bardzo pożyteczną akcję niekontrolowanemu, nieplanowemu stojącemu na niskim poziomie, samorzutnie organizowanemu przez całą zgraję spekulantów, szkolnictwu prywatnemu.

Tym się tłumaczy fakt, że Polska przedwrześniowa zostawiła w spadku zaniedbaną, niewyszkoloną w żadnym kierunku fachowym młodzież robotniczą, którą dopiero Polska Ludowa była zmuszona doszkalać na różnego rodzaju kursach.

Już w pierwszym roku po wojnie rozpoczęto akcję mającą na celu popularyzację motoryzacji wśród młodzieży miast i wsi, jak również przystąpiono do szerokiego i masowego szkolenia motorowego.

Dominującą rolę w wychowaniu młodzieży odegrała Powszechna Organizacja „Służba Polsce", która przystąpiła do systematycznego szkolenia młodzieży w swych licznych ośrodkach.

Rząd nasz umożliwił, przez wydanie odpowiednich zarządzeń, odbywanie praktyki na dogodnych warunkach tysiącom nowo wyszkolonych kierowców i traktorzystów.

Niemniejszą rolę w dziedzinie wyszkolenia motoryzacyjnego młodzieży spełnia Odrodzone Wojsko Polskie, które rok rocznie wypuszcza tysiące pełnowartościowych kierowców samochodowych, traktorzystów i specjalistów, którzy zasilają transport, przemysł i ośrodki maszynowe

Szkolenie motoryzacyjne młodzieży ma dwojakie znaczenie dla życia gospodarczego i politycznego kraju. Daje naszemu rozrastającemu się przemysłowi, transportowi samochodowemu, zmechanizowanej wsi, cenny młody element fachowy oraz podnosi uświadomienie, kulturę i wiedzę szerokich mas. Rozwija w nich poczucie własnej wartości, wpływa wydatnie na racjonalizatorstwo w pracy i wywołuje zdrowe, obejmujące szerokie rzesze młodzieży, współzawodnictwo.

W ostatnich latach szkolenie motoryzacyjne młodzieży, oprócz fachowego przygotowania w określonym kierunku, coraz bardziej rozprzestrzenia się i przybiera ogólny, masowy charakter. Dziś popularyzacja sportu motorowego stoi już na wysokim poziomie i ma za zadanie zainteresowanie i wciągnięcie w orbitę motoryzacji jaknajszerszych mas młodzieży robotniczej. Dziś nawet nie traktuje się już wyszkolenia motorowego jedynie jako wyuczenia zawodu.

Opierając się na doświadczeniach Związku Radzieckiego, gdzie niemal co 5-ty obywatel potrafi się obchodzić z samochodem, ciągnikiem lub motocyklem, przez popularyzację szkolenia motorowego, przez popularyzację sportu motorowego podnosimy uświadomienie młodzieży i jej kulturę. Pozwalamy rozwijać się racjonalizatorstwu i nowatorstwu w każdej dziedzinie naszej pracy.

Przygotowujěmy nowe, młode kadry do nowego socjalistycznego życia.

J. M.

TRZY LATA TEMU, W DNIU 28 MARCA ZGINĄŁ OD SKRYTOBÓJCZEJ KULI UKRAIŃSKIEGO FASZYSTY, JEDEN Z NAJLEPSZYCH SYNÓW POLSKI LUDOWEJ, ŻOŁNIERZ — REWOLUCJONISTA . BOHATER.

GENERAŁ „WALTER" — KAROL SWIERCZEWSKI

1896



1947

Urodzony w Warszawie, od wczesnej młodości brał udział w ruchu robotniczym. Po ewakuacji fabryki Gerlacha do Rosji, walczył, od chwili wybuchu Wielkiej Rewolucji Październikowej, w szeregach Armii Czerwonej. Wsławił się w roku 1836 swym męstwem i zdolnościami jako dowódca w obronie Republiki Hiszpańskiej. W roku 1943 był jednym z pierwszych organizatorów wojska polskiego w Związku Radzieckim. Następnie w kraju zorganizował II Armię WP i na jej czele walczył nad Nisą, pod Budziszynem i Dreznem. Po wojnie zajmował stanowisko II. Wiceministra Obrony Narodowej.

POLSKA I ŚWIAT *za kierownicą*

ROBOTNIK RACJONALIZATOR

Kierownik działu samochodowego Oddziału Sprzętu i Transportu ZJ. Warsz. PPB — Janiszewski skonstruował urządzenie resorujące fotele dla kierowców w samochodach — wywrotkach typu „Dumper" Brak resorowania przy fotelu kierownicy w tego typu pojazdach powodował częste wypadki obrażeń wewnętrznych u obsługujących ten rodzaj pojazdu.

Usprawnienie ob. Janiszewskiego zastosowane będzie we wszystkich wozach — wywrotkach w kraju. (K.)

JADĄ „ZETORY".

W związku z akcją siewną z Czechosłowacji nadeszły dalsze transporty ciągników „Zetor 25"; przeznaczonych dla rolnictwa. „Motozbyt" otrzymał ostatnio 500 ciągników tego typu, a dalsze transporty są w drodze.

„Zetory" przydzielane są Państwowym Gospodarstwom Rolnym i Ośrdkom Maszynowym na podstawie ustalonego rozdzielnika. Nadesłane ciągniki po usprawnieniu przekazane były natychmiast do pracy w polu. (k.)

ZMIANY W „MAVAGACH"

Na skutek doświadczeń w dotychczasowej aksploatacji „Motozbyt" przedstawił węgierskim producentom autobusów „MAVAG" swe postulaty co do poczynienia pewnych poprawek konstrukcyjnych w dalszych, dostarczanych Polsce, autobusach tego typu. Chodzi tu o raczej niewielkie poprawki na wprowadzenie których strona węgierska wyraziła swą zgodę. Dalsze transporty „MAVAGÓW" przydzielane są Miejskim Zakładom Komunikacyjnym szeregu większych miast Polski ze szczególnym uwzględnieniem palących potrzeb komunikacyjnych stolicy. W lutym nadeszło 34 autobusy tej marki, w w marcu zaś — 29. (K.)

Z doświadczeń kierowców radzieckich

Urządzenia do mycia samochodów

Kierowcy radzieccy doskonale rozumieją, że błoto, brud i kurz są wrogiem samochodu poważnie obniżającym wydajność jego pracy i przyczyniającym się do szybszego zużycia cennego sprzętu.

Z tego też powodu każda „autokolumna" i „autobaza" radziecka posiada specjalne urządzenie do mycia samochodów. W mniejszych jednostkach są to urządzenia ręczne, w większych zaś całkowicie zmechanizowane i zautomatyzowane.

W okresie przygotowania do eksploatacji wiosenno-letniej kierowcy i mechanicy radzieccy przystępują do ulepszenia posiadanych urządzeń do mycia oraz budowy nowych. Kierowcy samochodów, pracujący w oddaleniu od swych baz naprawczych, budują polowe urządzenia, które cechuje wielka prostota i taniość, a zarazem duża wydajność.

W radzieckich urządzeniach do mycia proces ten odbywa się za pomocą chłodnej lub ciepłej wody (25° — 30°C.). Kierowcy zwracają przy tym uwagę, ażeby różnica pomiędzy temperaturą wody i powierzchni nadwozia nie była większa niż 18° — 20°C, w przeciwnym bowiem wypadku łatwo mogłoby nastąpić uszkodzenie lakieru.

Mycie odbywa się bądź to pod niskim ciśnieniem (2 — 4 atm), bądź też pod wysokim (10 — 25 atm.). Wyższe ciśnienia nie są stosowane ponieważ działają one ujemnie na lakier.

Urządzenia do mycia typu ręcznego korzystają z normalnej sieci przewodów wodnych z tym jedynie, że celem zwiększenia ciśnienia, w obwód włączone są pompy. Zautomatyzowane urządzenia rozporządzają całym systemem pomp. Przewagę ich nad urządzeniem ręcznym stanowi duża ekonomia wody oraz skrócenie czasu pracy wykonywania zabiegu.

Do mycia nadwozia używają kierowcy radzieccy często własnymi środkami wykonane szczotki, wewnątrz których znajdują się przewody doprowadzające wodę.

Sposób ten pozwala na dokładne wyczyszczenie nadwozia z resztek kurzu i pyłu, które powstają po spłukaniu go strumieniem wody.

Plamy oleju i tłuszczu, tak bardzo szkodliwe dla lakieru i psujące wygląd samochodu, zmywają kierowcy radzieccy roztworem ciepłej wody z neutralnym mydłem.

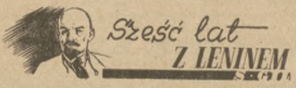
Przy myciu szczotką lub gąbką kierowcy wykonują jedynie ruchy proste unikając bardzo szkodliwego dla lakieru ruchów kolistych.

W polowych warunkach kierowcy radzieccy do mycia posługują się kanałami i mostkami.

Urządzenia te proste i tanie w wykonaniu powinny znaleźć również i u nas jak najszersze zastosowanie. Czystość samochodu jest bowiem nie tylko wizytówką świadczącą o jego kierowcy, lecz pomaga nam również we wcześniejszym odkryciu niedomagań a silnikowi ułatwia pracę i przedłuża życie samochodu.

22 kwietnia klasa robotnicza i my, transportowcy wraz z nią czcić będziemy 80 rocznicę urodzin Wielkiego Wodza i Nauczyciela światowego proletariatu Włodzimierza Iljicza Lenina.

Dla zapoznania naszych Czytelników z szczegółami życia Lenina, w numerze dzisiejszym rozpoczynamy druk wspomnień jego osobistego kierowcy S. Gila, które doskonale odzwierciadlają szlachetność, męstwo, dobroć i niezwykłą pracowitość genialnego wodza proletariatu; zapoznają nas równocześnie bliżej z historycznymi czasami tworzenia się pierwszego na świecie państwa socjalistycznego.



WSPOMNIENIA KIEROWCY

PIERWSZY UŚCISK RĘKI

SZCZĘŚLIWY los sprawił, że w ciągu sześciu lat widywałem Lenina niemal codziennie. Będąc osobistym kierowcą Włodzimierza Iljicza stale towarzyszyłem mu zarówno w czasie podróży służbowych, jak i w czasie wyjazdów na przechadzkę lub polowanie.

Jest faktem szeroko znanym, że Włodzimierz Iljicz wcale nie należał do ludzi którzy zamykają się w ścianach swojego gabinetu. Lenin stale dążył do utrzymania ścisłego kontaktu z ludźmi, lubił towarzystwo, był zapalonym myśliwym, lubił dalekie przechadzki i fizyczne rozrywki. Niejeden tysiąc kilometrów przejechaliśmy i przewędrowaliśmy razem z Włodzimierzem Iljiczem, najpierw w Piotrogrodzie, a potem w Moskwie.

Z Włodzimierzem Iljiczem zapoznałem się na trzeci dzień po Rewolucji Październikowej — 27 października (9 listopada) 1917 r.

Zdarzyło się to w następujących okolicznościach: pracowałem w Piotrogrodzie w jednym z wielkich garaży.

Wieczorem 8 listopada wezwano mnie do naszego związku zawodowego, gdzie oświadczono mi:

— Towarzyszu Gil, wybierz w swoim garażu jak najlepszy samochód i pojedź rano do Smolnego. Będziesz pracował jako kierowca towarzysza Lenina.

Po prostu oniemiałem. W tym okresie nazwisko Lenina było u wszystkich na ustach. Piotrogrodzcy towarzysze, którzy mieli szczęście widzieć lub słyszeć Lenina, szczycili się i opowiadali o tym, jako o wielkim zdarzeniu w swym życiu. A tu nagle ja — bezpartyjny — mam zostać jego kierowcą.

— No, jakże będzie, — zgadzasz się? — pytają mnie jeszcze raz, zauważywszy moje wahanie.

— Oczywiście, że się zgadzam! — odpowiedziałem pewnym tonem; chociaż wciąż jeszcze odczuwałem wątpliwość, czy dam sobie radę, czy nie biorę się do wykonania zadania któremu nie podołam.

Ale wątpliwości trwały tylko chwilę. Byłem młodym i silny, a zawód swój znałem pierwszorzędnie.

Towarzysze z komitetu życzyli mi pomyślnej pracy i na pożegnanie rzekli:

— Uważajcież, towarzyszu Gil, abyście nie sknocili. Trzymajcie się jak należy!

Całą noc dręczyła mnie obawa. Przygotowywałem się do pierwszego spotkania z Leninem i w myślach dobierałem odpowiednie słowa, którymi trzeba go będzie przywitać. Wyobrażałem sobie mniej więcej taki obraz: z Instytutu Smolnego wyjdzie ważny działacz, ogromnego wzrostu, otoczony — ma się rozumieć — służbą i adiutantami.

Główna rzecz, myślałem sobie, to nie tracić animuszu i nie dać się zbić z pantałyku.

Punktualnie o godzinie 10-ej rano moja limuzyna „Tiurka Meri" stała już przy głównym wejściu do Smolnego. Zbliżała się decydująca chwila — pierwsze spotkanie z Leninem.

Niewielki placyk przed fasadą Instytutu Smolnego przedstawiał barwny obraz. Stała tam wielka ilość samochodów osobowych i ciężarowych. Na podjeździe do olbrzymiego gmachu groźnie wznosiły się lufy kilku armat i kulomiotów. Wokół obozowały grupy uzbrojonych robotników i żołnierzy. Byli wśród nich ludzie młodzi; niemal podrostki; byli również leci i brodacze. Wszyscy byli podnieceni i pośpiesznie się do czegoś szykowali.

W owym czasie Piotrogród żył w ciągłym napięciu i jakby w gorączce. Robotnicy uzbrajali się. Na ulicach tu i tam słychać było strzelaninę. W niektórych domach gnieździli się jeszcze wrogowie rewolucji i strzelali z okien do robotników.

Siedziałem za kierownicą samochodu i czekałem. Jakiś mężczyzna w cywilnym ubraniu podszedł do mnie i głośno zapytał:

— Wy do Lenina?

— Tak.

— No to puszczajcie w ruch motor, Lenin zaraz przyjdzie.

Odpowiedź samochodziarzy na apel Markiewki

PRZEDTERMINOWE PRZYGOTOWANIE DO EKSPLOATACJI WIOSENNO-LETNIEJ

Szerokim echem w wojsku odbiła się wiadomość o zobowiązaniu górnika W. Markiewki. Kilkakrotnie dyskutowali nasi kierowcy J. W...: nad korzyściami, jakie przyniosło długofalowe zobowiązanie robotników w całym kraju. Kilkakrotnie kierowcy przodownicy zwracali się do swego przełożonego por. Muchy, że chcieliby powziąć jakieś zobowiązanie długofalowe.

Niedługo czekali na wynik. Por. Mucha uzgodnił wniosek z sekretarzem Podstawowej Organizacji Partyjnej oraz jego zastępcą i zgodził się na projekt kierowców przodowników, wysuwając konkretne zobowiązanie:

przedterminowe przygotowanie samochodów do przeglądu wiosennego.

Na zbiórce, po omówieniu przez zastępcę sekretarza Podstawowej Organizacji Partyjnej. Jednostki znaczenia długofalowych zobowiązań, przodownictwa pracy i racjonalizatorstwa, kierowcy w swoich wystąpieniach z wielkim zapałem i pełną świadomością zobowiązali się do przygotowania samochodów na 2 tygodnie przed terminem.

Po przemówieniu zastępcy sekretarza Podstawowej Organizacji Partyjnej głos zabrali inicjatorzy długofalowego zobowiązania kierowcy kan. Osojca Eugeniusz i kan. Kowalik Czesław. Obydwaj wzorowi kierowcy są synami klasy robotniczej. Kan. Osojca pamięta jeszcze doskonale okres gdy do domu tak często zaglądało widmo bezrobocia a w fabryce gdzie ojciec ostatnio pracował panoszyli się angielscy kapitaliści. Dziś ojciec kan. Osojcy jest przodownikiem pracy — brygadierem, jego praca zaś wzbogaca Polskę i dopomaga do wzmocnienia siły ludowego wojska, w którym służy syn. To też kan. Osojca rozpoczynając przemówienie powiedział:

„Uważam koledzy, że powinniśmy powziąć zobowiązanie długofalowe, gdyż jesteśmy wojskiem mas pracujących, a nasze zobowiązanie musimy wykonać w stu procentach tak, jak przystało na żołnierza-robotnika, który razem z masami pracującymi walczy o pokój i budowę socjalizmu w Polsce".

Podobne uczucia nurtowały również kan. Kowalika Czesława, syna kolejarza gdy skolei powiedział:

„Uważam, że nasze zobowiązanie przyczyni się również do przedterminowego wykonania planu sześcioletniego. Przyczyni się do wzmocnienia pokoju, będzie dowodem, że my żołnierze jesteśmy związani głęboką przyjaźnią z naszą klasą robotniczą i żyjemy tym, czym żyje Ona".

Na zebraniu występowało jeszcze wielu innych kierowców, stwierdzając, że zobowiązanie zostanie wykonane i terminowo i wzorowo, że swoim czynem wykażą klasie robotniczej, iż Wojsko Polskie jest wierne i oddane klasie robotniczej i jej kierowniczce PZPR. Jeszcze w tym dniu nasi kierowcy w czasie pracy świetlicowej szeroko przedyskutowali sposób przygotowania samochodów do przeglądu, młodsi pytali — starsi doświadczeni wyjaśniali, a niektórzy zdążyli już naszkicować plan pracy w okresie przygotowania samochodów do przeglądu.

Sądzę, że wielu kierowców z innych jednostek weźmie przykład z kierowców J. W...: i nie pozostaną oni w tyle:

J. Ch.



Sprawny układ chłodzenia zapewni normalną pracę silnika nawet w okresie dużych upałów. Wie o tym dobrze wzorowy kierowca szer. Czesław Węgrzyn. Wykonał więc wszystkie prace przy chłodnicy dokładnie według instrukcji Departamentu Służby Samochodowej MON.



— „ZOBOWIĄZUJEMY SIĘ PRZYGOTOWAĆ NASZE SAMOCHODY DO PRZEGLĄDU NA 2 TYGODNIE PRZED TERMINEM" — zgłosili kierowcy i warsztatowcy j. w.

Wzorowi kierowcy WP inicjatorami długofalowych zobowiązań

Apel Markiewki znalazł żywy oddźwięk również i wśród samochodziarzy warszawskich. Na zebraniu sprawozdawczo-wyborczym jednostki Nr . . . omawiając zadania członków partii w okresie przygotowań do eksploatacji wiosenno-letniej przodujący kierowcy i mechanicy postawili wniosek zwołania narady aktywu ZMP przy równoczesnym współudziale członków partii, której celem będzie rozdzielenie zadań indywidualnych oraz wprowadzenie w tym okresie współzawodnictwa pracy.

Wzorowi kierowcy członkowie partii i ZMP zadeklarowali zobowiązaniem, że w czasie dzielącym jednostkę od wyznaczonego instrukcją terminu przejścia na nową eksploatację przygotują słabszych kolegów, przez indywidualne szkolenie, tak by byli oni w stanie przeprowadzić samodzielnie zlecone prace.

Równocześnie szereg kierowców, członków partii i ZMP-owców podjęło indywidualne zobowiązanie przedterminowego przygotowania swych własnych samochodów.

Zobowiązania te zostały już w znacznej mierze wykonane i tak: kier. szer. Jamroż Henryk, sekretarz Zarządu Koła ZMP, który przebył już na swym samochodzie marki **GAZ-51 — 2326 km** bez żadnego defektu i zaoszczędził **92** litry benzyny wykonał przedterminowo następujące prace: przemył system chłodzenia, zmienił elektrolit w akumulatorze, zmienił olej w mechaniźmie różnicowym i skrzynce przekładniowej, skontrolował i naprawił dętki i opony, sprawdził układ kierowniczy oraz układ hamulcowy, przesmarował cały samochód. Również i syn małorolnego chłopa rolnika łódzkiego ZMP-owiec kierowca Paszkowski Czesław wykonał zobowiązanie oraz wyróżnił się ponadto zaoszczędzając 81 litrów paliwa.

Nie pozostają za nimi w tyle kandydat do PZPR i aktywny członek ZMP Plutonu Naprawczego szer. Pawlak Adam oraz kpr. Jama Czesław.

W ten sposób dzięki aktywności kierowców i mechaników członków PZPR i ZMP szereg ważnych prac przygotowawczych w naszej jednostce zostało już wykonanych a indywidualne przygotowanie słabszych kierowców i codziene sukcesy w współzawodnictwie warsztatowym pozwolą nam szybko i dokładnie przygotować się do zadań oczekujących jednostkę w okresie lata.



Przed przystąpieniem do prac w warsztacie żołnierze jednostki samochodowej wysłuchali uważnie wykładu o przejściu na wiosenno - letnią eksploatację. Dobre przygotowanie teoretyczne dopomogło im do wykonania zadań, od których zależy sprawność taboru samochodowego w nadchodzącym okresie.



Właściwe wstawienie gaźnika zapewnia, że samochód nie przekroczy norm zużycia paliwa. Szer. J. Jasek słucha wskazówek oficera do spraw technicznych por. J. Wosile.

Po trzech minutach na schodach Smolnego pojawiło się trzech ludzi, którzy skierowali się do mojego samochodu. Dwóch z nich było wysokiego wzrostu, a trzeci niski, w czarnym palcie z karakułowym kołnierzem i w zimowej czapce „uszance".

Przez głowę przemknęła myśl: jeden z tych dwóch wysokich to Lenin! O trzecim nie pomyślałem nawet. Ku mojemu zdziwieniu, właśnie ten trzeci podszedł do samochodu, energicznym ruchem otworzył drzwiczki kabiny i rzekł z prostotą:

— Dzień dobry towarzyszu! Jak się nazywacie?

— Gil — odpowiedziałem.

— Zapoznajmy się, towarzyszu Gil, — podał mi rękę; — będziecie jeździć ze mną

Przyjaźnie spojrzał mi w oczy i uśmiechnął się. Mówią; że pierwsze wrażenie wbija się w pamięć na całe życie. To prawda. Nigdy nie zapomnę pierwszego uścisku dłoni i pierwszych słów Włodzimierza Iljicza. Z całą wyrazistością widzę przed sobą bardzo, żywe czarne oczy; nieco przymrużone, wzbudzające sympatię; odrobinę chytrawe; słyszę głos wysoki; trochę gardłowy.

Włodzimierz Iljicz wraz ze swymi współtowarzyszami wszedł do auta i poprosił, aby ich zawieźć do Słonego Gródka; gdzie odbywało się wielkie zebranie robotników i inteligencji.

Po przybyciu na miejsce Włodzimierz Iljicz wysiadł z samochodu. Tłum poznał go i ze wszystkich stron rozległy się głosy: „Lenin przyjechał! Lenin". Przemówienie Włodzimierza Iljicza przyjęto owacyjnie. Raz po raz przerywano je burzą oklaskami. W drodze powrotnej Włodzimierz Iljicz siedział obok mnie. Od czasu do czasu spoglądałem na niego. Mimo dopiero co przeżytych wzruszeń. Lenin był spokojny i trochę zamyślony.

Gdy przyjechaliśmy do „Smolnego"; Włodzimierz Iljicz z właściwą mu żywością wysiadł z samochodu i rzekł:

— Poczekajcie towarzyszu Gil, przegryźcie coś i napijcie się herbaty, a ja wkrótce wrócę. No tymczasem do widzenia!

— Tak zaczęła się moja znajomość z Włodzimierzem Iljiczem trwająca do ostatnich dni jego życia.



— Czy to towarzysz Lenin przyjechał?

ZBRODNICZY ZAMACH

EPIZOD, o którym zamierzam tutaj opowiedzieć, jest dobrze znany nie tylko obywatelom kraju radzieckiego, ale bodaj że całemu światu. Zastanawiałem się nawet, czy warto powtarzać opowiadanie o faktach, które znają wszyscy; poczynając od starców, a kończąc na dzieciach szkolnych. Mimo wszystko postanowiłem znowu podzielić się z czytelnikiem mymi wspomnieniami o zbrodniczym zamachu na życie Włodziemierza Iljicza Lenina.

W tym czasie — w 1918 roku — młodej sowieckiej republice groziło śmiertelne niebiezpieczeństwo. Po zakończeniu wyczerpującej wojny imperialistycznej zaczęła się przewlekła wojna domowa. Rosyjski proletariat i chłopstwo własną piersią osłaniali Rewolucję Październikową. W kraju było wówczas jeszcze wielu zaciekłych wrogów zarówno otwartych, jak i podstępnie przyczajonych, miotających bomby i strzelających zza węgła.

W owych dniach Włodziemierz Iljicz niemal codziennie wyjeżdżał na wiece do fabryk i zakładów przemysłowych oraz do oddziałów wojskowych. Zdarzało się, że Iljicz w ciągu jednego dnia przemawiał na dwóch lub trzech masowych wiecach.

Bramy przedsiębiorstwa, gdzie odbywało się zgromadzenie, były szeroko dla wszystkich otwarte. Co więcej, wywieszano na bramie afisze z gościnnym zaproszeniem do wzięcia udziału w wiecu, na którym wystąpił Lenin.

Rzecz zrozumiała, że życie Włodzimierza Iljicza stale było w niebiezpieczeństwie, które potęgowało się z powodu tego że, Lenin kategorycznie nie zgadzał się na przydzielenie mu jakiejkolwik ochrony. Nimal nigdy nie nosił przy sobie broni, jeśli nie liczyć maleńkiego browninga, z którego ani razu nie wystrzelił. Mnie również prosił, abym się „nie uzbrajał".

(dalszy ciąg w numerze następnym)

WIOSENNE PRACE SAMOCHODZIARZA

Powolne, lecz stałe podnoszenie się temperatury, przyrost godzin dnia i charakterystyczny zapach pól, są (oprócz kalendarza) wyczuwalnymi oznakami zbliżającego się okresu wiosenno - letniego. Dobiega więc końca, trudny tak dla kierowcy, jak i dla sprzętu motorowego okres eksploatacji zimowej. Zima skończona; stosunkowo łagodna nie sprawiła nam specjalnych kłopotów opadami śnieżnymi jedynie nagłe mrozy i roztopy, powodowały bardzo uciążliwe przejazdy na dłuższych trasach oraz, narażały sprzęt na możliwość uszkodzeń.

Prace przygotowawcze rozpoczniemy od jak najdokładniejszego oczyszczenia pojazdu z błota i kurzu, uwzględniając w tym szczególnie całe podwozie i silnik (z zewnątrz). Topniejący śnieg i woda z błotem, tak częsty objaw minionej zimy, spowodowały, jak się po umyciu zorientujemy, poodpryskiwanie w wielu miejscach farby ochronnej i pojawienia się rdzy. Zadaniem naszym jest więc, po obskrobaniu z grubsza całego podwozia, usunąć resztki błota wodą. Po przeschnięciu zaś, przystępujemy ze szczotką drucianą do oczyszczenia miejsc zardzewiałych lub pokrytych „sperlonym" albo skruszałym lakierem. Miejsca oczyszone do metalu, pokryć musimy specjalnym lakierem podwoziowym.

Czyszcząc podwozie, miejsce przy miejscu, mieliśmy możność zaobserwowania nieznacznych uszkodzeń, jak na przykład, obluźnienie umocowania tłumika, wiszący zbyt nisko przewód elektryczny, lub wreszcie zagrożoną przetarciem rurkę instalacji hamulcowej. Należy więc systematycznie i dokładnie takie drobiazgi naprawić.

Z chwilą, gdy zabraliśmy się do podwozia, to nie przeskakujmy nagle do chłodnicy celem wypuszczenia płynu. Zajmijmy się w kolejności hamulcami. Stawiamy więc najpierw cały wóz na klockach i sprawdzamy poziom płynu hamulcowego oraz kontrolujemy drogę dźwigni nożnej hamulca. W okresie minionej zimy ani kurz ani błoto nie były rzadkim zjawiskiem, mogły więc dość znacznie przyczynić się do zdarcia nakładek hamulcowych. Jeżeli więc droga dźwigni jest za duża, nie starajmy się podregulować hamulców na „ostatni włosek", ale skontrolujmy stan nakładek, a przy okazji i wewnętrznych powierzchni bębnów hamulcowych. Być może, że w jednym z nich zobaczymy bruzdy podłużne powstałe w rezultacie dużego zużycia nakładek i hamowania... nitami. **Nie oszczędzajmy wtedy pieniędzy i czasu. Nakładki trzeba wymienić, ale i bęben trzeba bezwzględnie przetoczyć, inaczej nowe okładziny już po tysiącu kilometrów staną się bezwartościowe.** Prace z hamulcami kończymy dokładnym odpowietrzeniem systemu hamulcowego, wyregulowaniem szczęk i sprawdzeniem stanu i umocowania przewodów metalowych i gumowych. Hamulec ręczny podlega również naszym troskliwym zabiegom, bo działanie jego jest konieczne (nie tylko dla kontroli drogowej M. O.)

W dalszym ciągu, zanim wóz zdejmiemy z klocków, sprawdzamy stan ogumienia tak z zewnątrz, jak i od środka. Rozmontowanie pierwszego koła przekona nas, że ta ilość rdzy i błota, która przez czas zimy dostała się otworkiem koło zaworka dętki do środka obręczy, musi być bezwzględnie usunięta, a obręcz pomalowana. Nie trzeba przypominać, że koła zapasowe również podlegają sprawdzeniu. Chyba, że były przez cały czas zimy nieużywane i umocowane zaworkiem do góry tak, aby, topniejący śnieg lub deszcz, nie dostawał się do wewnątrz (tak jak się to nie zdarza przy Mercedesach 170-V). Kończąc pracę przy kołach pojazdu, możemy zorientować się z książki obsługi i przebiegu, czy nie potrzeba dopełnić smaru w łożyskach kół.



Wiosenne roztopy często nie sprzyjają dalszym wyjazdom. Jednak na dobrej nawierzchni, chociaż zalanej wodą, jazdę można ostrożnie kontynuować. (Zwłaszcza o ile to będzie samochód „Filmu Polskiego", którego pasażerowie chcą zrobić koniecznie jakieś efektowne zdjęcie).

PRZEGLĄD SILNIKA

Następną poważną czynnością jest wymiana płynu niezamarzającego w chłodnicy na wodę (najlepiej deszczową). Celem przechowania płynu, wyszukujemy czystą i szczelną bańkę (nie po oleju). Spuszczamy do niej zimową zawartość chłodnicy i po dokładnym zamknięciu opatrujemy nieścieralnym napisem: (a więc najlepiej farbą) „płyn niezamarzający z wozu Nr..." Bańkę, jak i pokrowiec zdjęty z chłodnicy i po oczyszczeniu starannie zapakowany w papier, chowamy w daleki i trudno dostępny schowek w garażu, lub magazynu. Sięgniemy tam bowiem dopiero za kilka dobrych miesięcy. Otwartą chłodnicę przemywamy dokładnie celem usunięcia resztek gliceryny, lub spirytusu oraz przetykamy kraniki w korpusie silnika i pod chłodnicą. Sprawdzamy uszczelkę pod zakrętką chłodnicy.

Z chwilą gdy rozpoczęliśmy już wymianę płynów, to zabieramy się do wypuszczenia oleju zimowego z miski silnika, z wyrównywacza, ze skrzyni biegów i z mechanizmu kierowniczego. Tego do następnej zimy nie przechowujemy, ale zlewamy do specjalnie na ten cel przeznaczonej beczki z wyraźnym napisem „zużyty olej". Korki spustowe oleju, pozostawiamy tak długo wykręcone, aż olej przestanie spływać. **W dalszym ciągu przystępujemy do przepłukania silnika olejem wrzecionowym, lub możliwie rzadkim olejem silnikowym. Proces wewnętrznego przemywania, wykonujemy także w mechaniźmie kierowniczym, wyrównywaczu, jak i skrzyni biegów z tą różnicą, że przeprowadzamy to przy pomocy nafty.** Na zakończenie tych zabiegów napełniamy do przepisanej wysokości powyższe zespoły właściwym rodzajem oleju lub smaru, przewidzianym tabelą fabryczną na okres letni. Wreszcie ta „brudna" i ciężka robota skończona. Stawiamy wóz na kołach i udajemy się do zakładu elektrotechnicznego.

U elektrotechnika następuje wymontowanie akumulatora, wymiana lub uzupełnienie elektrolitu, sprawdzenie jego mocy, dokładne oczyszczenie i posmarowanie tawotem zacisków i zabudowanie w dobrze sprawdzonym i odpowiednio oczyszczonym uchwycie. Następnie przy uruchomionym silniku elektrotechnik winien sprawdzić ładowanie prądnicy i odpowiednio je obniżyć (pamiętamy doskonale jak przed zimą podwyższaliśmy ładowanie). Również w zakładzie elektrotechnicznym, zdejmujemy zimową szybę grzejną, sprawdzamy stan rozdzielacza, styków, połączeń instalacji elektrycznej i zapłonowej. Warto przypomnieć, że trochę przyrdzewiałe suwaki kierunkowskazów „proszą się" o wlanie dwóch do trzech kropli rzadkiego oleju (co, prawdę mówiąc, należy się również zawiasom drzwiowym).

Z chwilą zakończenia robót elektrotechnicznych mamy małą chwilę wytchnienia, ale nie na długo. Nasza praca przygotowawcza do eksploatacji wiosenno - letniej musi być zakończona odpowiednim, jak najbardziej ekonomicznym ustawieniem gaźnika, sprawdzeniem zbieżności kół przednich, zmniejszeniem luzów w mechaniźmie kierowniczym, przemyciem i skontrolowaniem filtra powietrznego, dokładnym oczyszczeniem wnętrza nadwozia i bagażnika i wreszcie odpowiednim, zgodnym z książką obsługi, napompowaniem ogumienia.

A teraz z dobrze przygotowanym wozem i czystym sumieniem wzorowego kierowcy, ruszamy na spotkanie wiosny.

A. Ż.

Dążymy do ułatwiania

JAZDY NA MOKREJ NAWIERZCHNI

Poszczególne fabryki ogumienia, zależnie od swych możliwości produkują parę rodzai opon lub opony tzw. uniwersalne, których wzór bieżnika opracowany jest w sposób utrudniający poślizg poprzeczny (zarzucenie) jak i też poślizg podłużny (zgodny z kierunkiem jazdy). Przyczepność więc opony do podłoża, po którym ona się toczy, jest zależna od przekroju i wzoru bieżnika. Opony zaopatrzone w drobniutkie nacięcia poprzeczne np. Michelin gwarantują doskonałe przyspieszanie jak i hamowanie nawet na mokrym asfalcie. Woda zostaje bowiem wciśnięta pomiędzy te nacięcia a guma przylega do jezdni bardzo małymi odcinkami powierzchni, prawie bez odgraniczenia jej przez wodę od asfaltu. Jak z tego widać jest to bardzo pożyteczne rozwiązanie i nic nie stoi na przeszkodzie abyśmy w swoim motocyklu mogli coś podobnego zrobić. Oczywiście szkoda do tego celu użyć nowych opon, ale takie których bieżnik został już dobrze zjeżdżony i przedstawia możliwie gładką powierzchnię. Nacinanie opony jest pracą bardzo nużącą i musi być wykonywane ręcznie. Do tego celu przygotowujemy taką oprawkę do piłki do metalu, ażeby na całej długości nie wystawała ona więcej niż 3—5 mm (zależnie od grubości bieżnika). Mając w ten sposób możność wykonywania równych (głębokościowo) nacięć, zabieramy się do pracy przestrzegając dokładnie odstępów pomiędzy napiłowanymi miejscami. Nie powinny one być większe niż 8—10 mm. Nacinanie powinno dotyczyć tylko bieżnika, a więc w żadnym wypadku nie należy przechylać piłki celem przedłużenia nacięcia na bok opony. W tych miejscach bowiem warstwa gumy jest cienka i uszkodzenie jej aż do naruszenia osnowy jest bardzo łatwe.

JAK PADAĆ Z MOTOCYKLA?

Uczciwie sprawę stawiając nie ma chyba kolarza lub motocyklisty, któryby mógł powiedzieć, że przez kilka lat jazdy nie spadł ze swego roweru lub motoru. Wniosek z tego płynący jest jeden, że ponieważ każdy prędzej czy później musi „leżeć", winniśmy zapoznać się z tym co się dzieje przy upadku i jak należy reagować w momencie przewracania.

Oczywiście takie zdanie bardzo ładnie wygląda na papierze, ale powie ktoś niesłusznie, że jak już lecę na głowę z motoru to i tak już nic nie mogę poradzić. Otóż tak nie jest. Naczelną zasadą jest jeździć tak rozsądnie i ostrożnie żeby nie dopuścić do przewrócenia się. Codzienna praktyka wykazuje, że motocykliści sami prowadzą do unikania wypadków lub też przeciwnie sami prowadzą do wypadków. Prostym przykładem niech będzie następujący częsty obrazek: jadący motocyklista widzi z daleka stojący samochód ciężarowy na dość wąskiej szosie, jeden wtedy hamuje przewidując, że z poza samochodu może wybiec nagle dziecko na drogę, a drugi nie zastanawia się nad tym i ani nie trąbi, ani nie zwalnia.

Konieczność ostrożnej jazdy nie daje niestety jeszcze tej pewności, że nie ulegniemy wypadkowi. W wielu przyczynach uszkodzeń ciała motocyklisty i jego pojazdu, winę ponosili inni użytkownicy dróg. Dlatego całkowicie słusznym jest twierdzenie, że dobrowolne przewrócenie się jest w wielu wypadkach lepsze niż ryzykowanie utrzymania się na kołach i przebycia krytycznego miejsca lub sytuacji. Bierzemy znów przykładowo: wjeżdżając w lewy zakręt o małej widoczności, motocyklista przepisowo trzyma się prawej strony, ale cóż z tego, z przeciwka, znacznie szybciej niż powinien, wyjeżdża samochód osobowy po lewej połowie jezdni a niedaleko za nim ciężarowy po prawej połowie jezdni.

Cóż ma zrobić motocyklista? Albo zderzyć się z osobowym, albo uciec na lewą stronę i zderzyć się z ciężarowym, albo wreszcie dobrowolnie przewrócić się przez krawężnik na prawą, lub jeżeli można, wjechać w rów po prawej stronie zakrętu. Jasne, że nikt nie dopuści dobrowolnie do zderzenia, a więc trzeba ryzykować świadome przewrócenie się na krawężnik lub w rów. Hamowanie w tym wypadku mogłoby spowodować przez zatrzymanie tylnego koła niekontrolowany poślizg i przewrócenie się przed nadjeżdżającymi pojazdami. A więc jednak do rowu lub w krawężnik. Jeżeli jest obramowanie jezdni krawężnikiem, to trzeba pamiętać o tym żeby noga prawa nie dostała się pod motocykl, rękami asekurować głowę a w szczególności twarz. Jeżeli jest natomiast rów, to może być on taki łagodny, że da się przez niego przejechać i zatrzymać na polu, ale może być tak stromy i do tego „ozdobiony" betonowym mostkiem w poprzek, że przewrócenie się i rozbicie przodu maszyny będzie nieuniknione. W takim wypadku swe życie i całość swych członków ratujemy przez uniesienie ciała możliwie do góry, tak aby przy uderzeniu przednim kołem w mostek, przelecieć górą nad kierownicą i mostkiem.

Niektóre gałęzie sportu, w swym szkoleniu zawierają programowo naukę upadania. Np. spadochroniarstwo i „jiu - jitsu". I tam reguły głoszą, upadając chronić szczególnie głowę i kark, mając wszystkie mięśnie zluźnione. Szczególnie zluźnienie mięśni dotyczy nóg, gdyż „lądowanie" z wyprostowanymi lub naprężonymi nogami, często kończy się ich złamaniem, podczas gdy przy zluźnionych mięśniach, uderzenie nogą lub nogami, zostaje zamortyzowane. Konieczność uważania na głowę jest jasna i dlatego raczej złamać rękę zasłaniając nią głowę, niż zezwolić na bezpośrednie uderzenie głową. Jeżeli motocyklista wyleci przez kierownicę szerokim łukiem, to ma jeszcze możność ułożyć swe ciało w powietrzu przed upadkiem. Większość przewróceń kończy się zetknięciem z ziemią najpierw nogami a potem bokiem i rękoma.

Co się dzieje przy przewróceniu na gładkiej nawierzchni? Częste dobrowolne przewrócenia np. przy za małej odległości na zatrzymanie, powstają przez zahamowanie tylnego koła, przy skręceniu kierownicą w prawo lub lewo. Mało jest ludzi tak nierozsądnych którzyby chcieli zeskakiwać z motocykla w jeździe. Dlatego też w takich wypadkach stosuje się przewrócenie z zarzuceniem bokiem. W momencie rozpoczęcia poślizgu bocznego tylnego koła, przednie kieruje nas po łuku, a następnie i ono obsuwa się w tym samym kierunku. Jeździec i motocykl przewracają się do wewnątrz łuku. Nie jest to specjalnie niebezpieczne, oczywiście na gładkiej nawierzchni i przy odpowiednim ubiorze. Podczas takiego przewrócenia się spotkanie z nawierzchnią jest stosunkowo wolne, znacznie w każdym razie wolniejsze niż przy innych sposobach przewrócenia. Wielkim niebezpieczeństwem są w takich wypadkach znajdujące się na przedłużeniu toru poślizgu, krawężniki, drzewa itp. Dlatego też upadając należy zawsze patrzeć przed siebie, zgodnie z kierunkiem jazdy, a nie pod siebie. Odepchnięcie się od motocykla w momencie gdy na torze „lotu" znajduje się jakaś przeszkoda, zdołało uratować nie jednego motocyklistę i ochronić przed skomplikowanymi złamaniami. Dobrowolne przewrócenie się wymaga zawsze w tych ostatnich i decydujących ułamkach sekund zastanowienie się nad tym czy nie upadnie się pod pojazdy jadące z przeciwka lub czy nie najedzie nas ktoś z tyłu.

Dokończenie w numerze następnym.



Jazda na śniegu kończy się często nieszkodliwym przewreceniem, jeżeli zawodnik w porę odłączy się od upadającej maszyny. Łatwo jednak mogą ulec uszkodzeniu kończyny, lub głowa, o ile jeździec zachowa się tak, jak na powyższym zdjęciu.

SAMOCHÓD GAZ M-20 „POBIEDA”

Samochód Gaz M-20 posiada konstrukcję bezramową; elementem niosącym jest pięciomiejscowe nadwozie. Dwie krótkie podłużnice w przedniej części samochodu przyśrubowane do podłogi nadwozia służą do umocowania poprzecznic przedniego zawieszenia, silnika i chłodnicy.

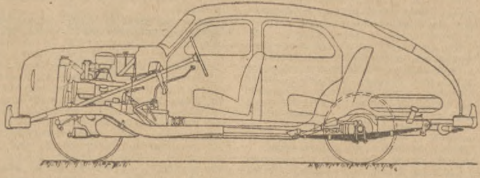
Samoniosące nadwozie o kształtach opływowych posiada trwalszą i sztywniejszą konstrukcję niż to się zwykle spotyka.

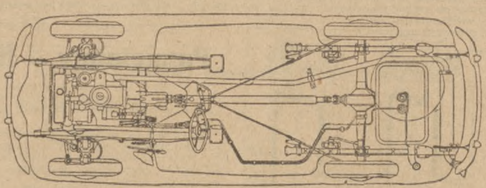
Samochód Gaz M-20 zaopatrzony jest w amortyzatory podwójnego działania, niezależne zawieszenie i stabilizator przednich kół. Wobec tak znakomitej amortyzacji samochód niesie płynnie przy wszystkich szybkościach i nawet na złych drogach, co zapewnia całkowitą wygodę jazdy.

Samochód posiada hamulce hydrauliczne systemu szczękowego, działające na wszystkie cztery koła. Hamulec ręczny, zaopatrzony w wyrównywacz, działa za pośrednictwem linek tylko na koła tylne.

Skrzynka przekładniowa posiada trzy biegi do jazdy wprzód i jeden do jazdy wstecz. Wał przeniesienia typu otwartego, zaopatrzono w przeguby igłowe. Główna przekładnia tylnego mostu wynosi 4,7 : 1. Zastosowano półosie odciążone w 3/4.

Samochód zaopatrzono w opony o wymiarach 6,00 × 16. Ciśnienie w oponach — 2 atm.





SILNIK

Samochd „Pobieda" wyposażony jest w jeden z najlepszych silników samochodów osobowych.

Nie zmniejszając wymagań w stosunku do jakości udało się zastosować do nowego silnika dużą ilość części sześciocylindrowego silnika samochodu ciężarowego „GAZ-51".

Cylindry silnika odlano w jedną całość (kadłub) z górną połową miski olejowej i zaopatrzono w tuleje z żeliwa austenitowego, wykazującego dużą odporność przeciwko zużyciu i karozji. Długość tulei — 144 mm, średnica zewnętrzna — 86 mm. Wytaczanie i szlifowanie kadłubów podczas naprawy wykonuje się zupełnie tak samo, jak w wypadku zwykłych nietulejowych silników.

Głowicę cylindrów, wykonaną z aluminium, przymocowuje się do kadłuba za pomocą 23 kołków śrubowych. Nakrętki dociąga się tylko przy zimnym silniku, jak zresztą we wszystkich silnikach z aluminiowymi głowicami. Siła (moment) zaciągnięcia nakrętek wynosi 6,5 — 9 kgm.

Tłoki silnika GAZ-20 wykonane są ze stopu aluminiowego, o pobielonych powierzchniach pracujących. Zakłady GAZ będą produkować tłoki o średnicach naprawczych w 11 wielkościach.

Każdy z tłoków zaopatrzono w 4 pierścienie, z których 2 górne — to pierścienie uszczelniające, 2 dolne — pierścienie zbierające. Oba pierścienie uszczelniające posiadają jednakową wysokość; pierwszy z nich powleczono porowatym chromem na zewnętrznej cylindrycznej powierzchni, następny tylko pobielono. Okres przydatności pierścieni chromowanych jest znacznie dłuższy, niż pierścieni zwykłych. Oba pierścienie zbierające pobielono.

Sworznie tłokowe luźno osadzone (tzw. pływające) wykonano ze stali marki „45". Zewnętrzną powierzchnię sworzni zahartowano prądem wysokiej częstotliwości na głębokość 1 — 1,5 mm.

Celem lepszego i równomierniejszego rozprowadzenia mieszanki — w rurze ssącej i kadłubie wykonano oddzielne kanały prowadzące do każdego cylindra. Podgrzewanie rury ssącej reguluje się przepustnicą.

Momenty otwierania i zamykania zaworów są następujące:

Zawór ssący otwiera się: 9° przed g. m. p.

zamyka się: 51° za g. m. p.

Zawór wydechowy otwiera się: 47° przed g. m. p.

zamyka się: 13° za g. m. p.

Kolejność pracy cylindrów: 1 — 2 — 4 — 3.

SMAROWANIE SILNIKA

W silniku zastosowano system smarowania mieszanego. Łożyska wałów korbowego i rozrządczego oraz popychacze smaruje olej dopływający pod ciśnieniem. Zębate koła rozrządcze smaruje pulsujący strumień oleju, który wypływa z przedniego łożyska wałka rozrządczego; garby wałka rozrządczego i gładzie cylindrów smaruje strumień oleju wytryskujący z otworu wywierconego w dolnej główce korbowodu. Pozostałe części smaruje rozbryzg.

Do pompy wodnej i zespołów elektrycznych doprowadza się olej przez poszczególne smarowniczki.

Celem zabezpieczenia oleju od zanieczyszczeń, układ smarowania zaopatrzono w filtry wstępnego i dokładnego oczyszczania oraz urządzenie do odpowietrzania miski olejowej.

UKŁAD CHŁODZENIA

W silniku zastosowano system chłodzenia przymusowego. Obieg stworzono przez użycie pompy odśrodkowej. Woda wpływa do kadłuba przez specjalną wodorozdzielczą rurę wykonaną z cienkiej blachy stalowej pokrytej niegrubą warstwą ołowiu. Rura wodorozdzielcza posiada cztery przecięcia umieszczone naprzeciw gniazd zaworów wydechowych, przez co osiąga się intensywniejsze chłodzenie tych gniazd. Układ chłodzenia zaopatrzono w termostat przyspieszający ogrzanie silnika. Przy temperaturze niższej niż 70°C woda płynie z głowicy do korpusu omijając chłodnicę.

Korek chłodnicy hermetycznie zamyka otwór wlewowy, przez co w układzie chłodzenia może panować podwyższona temperatura. Korek posiada dwa zawory: pierwszy łączy chłodnicę z atmosferą przy ciśnieniu w układzie przewyższającym o 0,27 kg/cm² ciśnienie zewnętrzne drugi zawór łączy chłodnicę z otaczającym powietrzem przy spadku ciśnienia w chłodnicy o 0,2 kg/cm. Przed chłodnicą ustawiono płytkowe żaluzje, za pomocą których kierowca utrzymuje odpowiednią temperaturę chłodziwa.

W silniku doświadczalnym po przebyciu 30 tys. km. trzeba było zmieniać jedynie pierścienie tłokowe i wkładki łożyskowe. Przeprowadzone pomiary wykazały, że przy dobrej obsłudze oraz odpowiedniej jakości benzyny i oleju — szlifowanie wału korbowego i wytaczanie cylindrów będzie potrzebne nie wcześniej niż po przejechaniu 70 tysięcy km.

Samochód „Pobieda" posiada dwunastowoltową instalację elektryczną. Aparat zapłonowy zaopatrzono w potrójną regulację momentu zapłonu: odśrodkową, próżniową i ręczną. Świece typu „M 12/10" o średnicy 18 × 1,5 mm, posiadają część gwintowaną długości 12 mm.

ZASADNICZE DANE TECHNICZNE

Nośność (włączając kierowcę)	5 osób
Rozstaw osi	2700 mm
Rozstaw przednich kół	1364 mm
Rozstaw tylnych kół	1362 mm
Całkowita długość	4665 mm
Całkowita szerokość	1695 mm
Całkowita wysokość (bez obciążenia)	1640 mm
Prześwit pod poprzecznicą przedniego zawieszenia	210 mm
Prześwit pod średnią częścią samochodu (rura tłumika)	220 mm
Prześwit pod tylnym mostem	200 mm
Maksymalny kąt wzniesienia przy ruchu naprzód	27°
Maksymalny kąt wzniesienia przy ruchu wstecz	19°
Najmniejszy promień skrętu w stosunku do śladu zewnętrznego	6,3 m
Całkowity ciężar samochodu zaopatrzonego w paliwo	1530 kg
Pojemność zbiornika benzyny	60 l
Minimalna liczba oktanowa benzyny	65
Eksploatacyjne zużycie benzyny na 100 km	12 l
Maksymalna szybkość z pełnym obciążeniem	110 km/godz.

DANE SILNIKA

Typ benzynowy, gaźnikowy, czterosuwowy dolnozaworowy	
Ilość cylindrów . . .	4
Średnica cylindra . . .	82 mm
Skok tłoka	100 mm
Pojemność cylindrów (litraż)	2,12 l
Stopień sprężania . . .	6,2 : 1
Moc maksymalna . . .	50 KM przy 3600 obr./min.
Maksymalne zużycie benzyny . . .	265 g/KMgodz.
Ciężar silnika ze sprzęgłem i skrzynią przekładniową . .	239 kg.

DOCIERANIE „POBIEDY"

Okres docierania samochodu Gaz M-20 „Pobieda" wynosi 1000 km.

Kierowca, któremu powierzono niedotarty samochód „Pobieda" winien pamiętać, że do momentu przebycia 1000 km, musi zachować w czasie jazdy szybkość na bezpośredniej przekładni nie większą jak 50—55 km, na drugiej przekładni 30 km i na pierwszej przekładni 20 km. Ruszać z miejsca należy tylko na zagrzanym silniku i w żadnym wypadku nie należy dawać za dużych obrotów.

W okresie docierania można przewozić tylko cztery osoby i w miarę możności jeździć po drogach o dobrej nawierzchni, ażeby nie powodować dużego obciążenia pracy silnika.

Oleju w misce olejowej silnika przez cały okres docierania nie należy zmieniać. Do dolewania należy używać oleju zimowego (bez względu na porę roku) LUX 5.

W przypadku konieczności dokonania zamiany oleju na skutek zanieczyszczeń względnie rozrzedzenia przez przedostanie się benzyny, olej należy zamienić, używając w tym celu również oleju LUX 5. Benzynę używać tylko BAB.

Gaźnik trzeba wyregulować w ten sposób, ażeby silnik pracował na nieco większych obrotach, ponieważ na małych obrotach praca jego nie będzie równa.

Zwrócić baczną uwagę czy bębny hamulcowe nie nagrzewają się, w przypadku stwierdzenia tego należy przeprowadzić regulację hamulców. **Należy pamiętać, że hamulce do czasu dotarcia szczęk hamulcowych nie gwarantują ostrego hamowania.**

W okresie docierania należy stale sprawdzać dokręcenie wszystkich śrub mocujących, które właśnie w początkowej eksploatacji najbardziej się luzują.

Po przejechaniu 250 km należy dociągnąć nakrętki szpilek głowicy cylindrów, specjalnymi kluczami i obowiązkowo na zimnym silniku, zachowując kolejność podaną na rysunku.

A następnie:

— dociągnąć nakrętki półosi

— dociągnąć nakrętki mocujące koła

— sprawdzić naciągnięcie paska wentylatora.

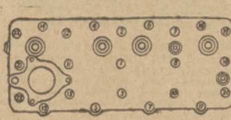
Po przejechaniu 500 km należy:

— przesmarować wszystkie punkty smarowania

— dociągnąć nakrętkę ramienia kierowniczego

— dociągnąć nakrętki ściągające gumowe tuleje resorów.

Po przejechaniu 1000 km, to znaczy po dotarciu samochodu, należy zamienić olej w silniku, tylnym moście i skrzynce przekładniowej. Przyczym należy pamiętać, że miskę olejową silnika należy dokładnie przepłukać rzadkim olejem, zaś tylny most i skrzynkę przekładniową — naftą. W okresie letnim do silnika należy używać oleju Lux 7. Z kolei cały samochód należy dokładnie sprawdzić i przeprowadzić wszystkie potrzebne regulacje poszczególnych mechanizmów, oraz usunąć plombę z gaźnika.



W artykule tym podaliśmy tylko kilka szczegółów, obowiązujących przy docieraniu samochodu „Pobieda", które jednak nie wyczerpują wszystkich prac, jakie w tym okresie są wymagane od kierowcy. Apelujemy więc do wszystkich kierowców, jeżdżących na „Pobiedach", ażeby należycie i umiejętnie docierali swoje samochody.

Wyjaśniamy:
Co to jest stosunek przełożenia?

Stopniem lub stosunkiem przełożenia nazywamy, przedstawiony w formie ułamka, stosunek ilości zębów trybu atakującego do ilości zębów koła talerzowego; stosunek ilości obrotów wału silnika do ilości obrotów wałka kardanowego itp. A więc jest to ułamek przedstawiający bezpośrednią zależność pomiędzy wałkiem, zębatką lub kołem napędzającym i napędzanym. Z jakich powodów stosuje się przeważnie dość znaczne różnice w stosunku przełożenia, a prawie nigdy np. przy moście tylnym nie spotyka się stosunku trybu atakującego do talerzowego, wyrażonego ułamkiem 1 : 1?

Weźmy więc przykładowo, że jadąc na biegu najwyższym, uzyskujemy przeważnie przeniesienie obrotów silnika w stosunku 1 : na wał przegubowy. To znaczy, że wał napędowy będzie się obracał z tą samą ilością obrotów co i wał korbowy. Zakładając, że przeciętny silnik, daje 3.500 obr/min, to i wał napędowy będzie miał 3.500 obr/min. Gdyby stosunek przełożenia w wyrównywaczu wynosił 1 : 1, to znaczy gdyby tryb atakujący miał np. 16 zębów, talerzowy 16, to przy promieniu kół v = 350 mm otrzymalibyśmy przy pomocy następującego obliczenia szybkość samochodu. A więc $S = \frac{3{,}6\ 2\ r\ .\ .n}{60} = 3{,}6$

$\frac{2\ .\ 0{,}35\ .\ 3{,}14\ .\ 3{,}500}{60} = 360$ km/godz:

Ponieważ taka szybkoćć, byłaby nie osiągalna za względu na za małą moc silnika i za duże opory, musi nastąpić pewne zmienienie stosunku przełożenia.

Założenie mniejszych kół, celem zmniejszenia szybkości nie może mieć miejsca, a więc nie pozostaje nic innego jak zmniejszyć ilość zębów trybu atakującego lub powiększyć ilość na talerzowym.

Z tych też powodów w samochodach osobowych stosunek ten wynosi od 1 : 4 do 1 : 6, a w ciężarowych od 1 : 6 aż do 1 : 12.

W przygotowaniach do wiosenno-letniej eksploatacji poznajemy:

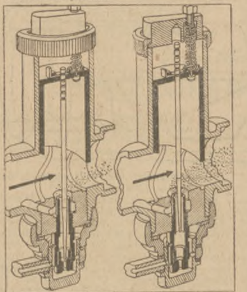
USTAWIENIE GAŹNIKA

Powstawanie mieszaniny paliwa z powietrzem, jako swą podstawową zasadę, ma dobranie takiego stosunku ilościowego powietrza do paliwa, aby to ostatnie, zawartą w sobie energię mogło oddać silnikowi w sposób najbardziej efektywny.

Objawy spalania mieszanki bogatej (za dużo paliwa — za mało powietrza) są następujące: silnik bardzo źle uruchamia się (na gorąco) wolne obroty są nieregularne, przyspieszenie na biegu bezpośrednim (szczególnie) słabe, moc spada przy wjeżdżaniu nawet na małe wzniesienia, świece mocno zakopcone, olej silnikowy rozrzedzony paliwem, osad węglowy szybko powiększający się na denku tłoka i w głowicy, a wreszcie ostatni objaw, to zwiększenie zużycia paliwa i dymienie z rury wydechowej. Jak z tego widać ilość zaburzeń w normalnej pracy silnika jest bardzo duża. Rozpatrzmy teraz objawy krańcowo innej mieszanki, a więc za ubogiej (za mało paliwa — za dużo powietrza) a zorientujemy się, że rezultatem spalania ubogiej mieszanki są: gwałtowne podniesienie temperatury silnika, spadek mocy, stukanie, utrudniony rozruch, nieregularne wolne obroty, aż do gaśnięcia włącznie oraz strzelanie (lub kichanie) w gaźnik, co prowadzić może do pożaru. A więc znów długa lista zaburzeń, wywołanych nieodpowiednim stosunkiem ilościowym paliwa do powietrza.

Właściwe więc osądzenie mieszanki, wymaga również właściwego podejścia do regulacji, a więc ustawienia gaźnika. Jedynie dokładna znajomość poszczególnych jego części i ich przeznaczenia, może pozwolić na należyte skorygowanie zmieszania paliwa i powietrza. Po pierwsze trzeba przypomnieć, że otwór rozpylacza nie jest wcale zgodny w dziesiątych częściach milimetra z wybitnym na rozpylaczu numerem. Zdolność przepływu paliwa, a więc jego ilość w cm^3 w jednostce czasu, która przepłynąć może przez rozpylacz pod ciśnieniem słupa paliwa wysokości 1 m — jest właśnie podaną cyfrą. Sam otwór, tzn. jego średnica nie decyduje jeszcze o zdolności przepustowej rozpylacza. Ważna jest długość otworu, jego podtoczenie początkowe jak i zakończenie. To wszystko zmniejsza lub zwiększa opory przepływu, a więc wpływa na ilość paliwa, mogącą przedostać się przez otwór. Z tych więc powodów nie wolno rozwiercać rozpylaczy, gdyż prowadzić to może do niekontrolowanego zwiększenia przepływu, który odbije się na żywotności silnika. Dobranie przez fabrykę odpowiedniego rozpylacza, związane jest z wymiarami przelotu kanału ssącego, z kształtem komory zmieszania, z przekrojem przepustnicy itp. Praktycznie biorąc ustawienie fabryczne jest najwłaściwsze i zadaniem kierowcy jest opierając się na danych katalogowych sprawdzić ustawienie i w wypadku samorozregulowania się doprowadzić do zgrania poszczególnych zespołów w gaźniku tak, jak zaleca fabryka.

Nie oznacza to jednak, aby w pewnych wypadkach przez dokładną i racjonalnie przeprowadzoną regulację, nie można było osiągnąć poprawy ustawienia gaźnika. Fabryka bowiem reguluje gaźnik na średnie obciążenie i na wszystkie możliwe odchylenia atmosferyczne, a więc jest to tzw. złoty środek. Kierowca natomiast, ma możność zależnie od temperatury powietrza, od wilgotności i od ciśnienia atmosferycznego wprowadzić takie poprawki, które w danych warunkach przyczynią się do najkorzystniejszego stosunku powietrza do paliwa.



Przechodząc do roli niektórych elementów gaźnika, trzeba stwierdzić, że znaczenie rozpylacza, szczególnie w gaźnikach motocyklowych, jest mocno przesadzone. Rozpylacz bowiem działa tylko na zakresie maksymalnych obrotów. Główną zaś rolę spełnia tu regulowana igła, która jak to widać z rysunków, może bez podniesienia przepustnicy i bez zmiany rozpylacza dać w zależności od swego położenia uboższą lub bogatszą mieszankę.

Równocześnie w gaźnikach samochodowych, niedoceniane jest znaczenie rozpylacza wolnych obrotów, którego rola nie kończy się na tym małym zakresie, lecz sięga przeważnie aż do połowy ilości maksymalnych obrotów, czem uzależnia dobre przejście z obrotów małych na duże.

Wyrobienie sworzenia przepustnicy, lekceważone przez wielu kierowców, powoduje przedostawanie się do rury ssącej fałszywego powietrza, a tym samym wpływa w pewnym stopniu na zmianę składu mieszanki.

Regulacja gaźnika winna rozpoczynać się od zagrzania silnika, wkręcenia śrubki oporowej przepustnicy tak, by uzyskać przyjnajmniej 1/4 obrotów, a następnie po odpowiednim ustawieniu śruby regulującej dopływ paliwa lub powietrza, a więc po otrzymaniu najodpowiedniejszego składu mieszanki na wolnych obrotach, śrubkę oporową przepustnicy wykręcamy tak, aby silnik pracował na nieprzesadnie małych obrotach, bez drgań i przerywania. Dalszą czynnością jest ustawienie igły odsłaniającej rozpylacz w takim położeniu, aby przejście z niskich obrotów na wysokie odbywało się płynnie i bez ksztuszenia się. Dobranie rozpylacza głównego, jeżeli nie posiadamy danych fabrycznych, przeprowadzić musimy doświadczalnie, sprawdzając szybkość szczytową i kontrolując świece, które swym zabarwieniem i wyglądem, wskażą nam czy rozpylacz jest za mały mały czy za duży.

Regulacja gaźnika w zależności od pory roku zmienia się z powodu różnic w wilgotności, i w wadze powietrza. Minimalne rożnice wynikające z tego powodu, są niewyczuwalne w eksploatacji normalnej, natomiast podczas wyścigów samochodowych czy motocyklowych odgrywają dość znaczną rolę. Z tych też powodów wszelkie „dobre rady" by na lato zmniejszyć rozpylacz, bo ogrzane powietrze jest rzadsze i mieszanka będzie za bogata, należy odrzucić, a poprawkę zmieszania przeprowadzić bądź odkręceniem śruby powietrznej bądź przykręceniem śruby regulującej dopływ benzyny, oczywiście w umiarkowany sposób.

R.

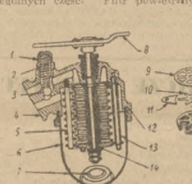
Pamiętajmy o filtrze powietrznym

Coraz jaśniej świeci wiosenne słońce i coraz więcej kurzu unosi się w powietrzu naszych szybko odbudowywujących się miast.

Eksploatacja w takim okresie zmusza nas do dokładniejszego zainteresowania się filtrem powietrznym, o który nie musielibyśmy troszczyć się w chłodne i „czyste" dni zimowe.

Za zasadę powinniśmy przyjąć przemywanie filtra powietrznego co 1.500 km tj. mniej więcej co 10 dni. Szczególnie ważne jest regularne oczyszczanie filtra w nowych samochodach radzieckich oraz w samochodach włoskich, francuskich i powojennych wozach amerykańskich. Samochody te bowiem wyposażone są w silniki szybkoobrotowe zasysające ok. 50% więcej powietrza (a więc i kurzu!) niż wolnoobrotowe silniki radzieckie.

Zasady budowy filtrów powietrznych na wszystkich spotykanych u nas typach samochodów są jednakowe. Jedyne zachodzące różnice stanowi konstrukcja poszczególnych części. Filtr powietrzny suchy, jako przestarzały jest już możliwy do spotkania jedynie na „antycznych" modelach, obecnie zaś używany olejowy (mokry) filtr, prosty w budowie składa się z obudowy, elementu filtrującego (popularnie: wkładka), pokrywy i zbiornika oleju, połączonych śrubą ściągającą.



Element filtrujący bywa najczęściej dwojakiego rodzaju: długie, powykręcane wióry (samochody amerykańskie), bądź też siatkowy (samochody radzieckie).

Filtracja powietrza w mokrym filtrze jest dwustopniowa.

Stopień pierwszy: czyszczenie powietrza uderzającego o powierzchnię oleju w zbiorniku (utrata ciężkich cząstek kurzu).

Stopień drugi: filtracja przez element filtrujący.

PRZEMYWANIE FILTRA

Obsługę filtra powietrznego możemy podzielić na 2 części, z których pierwszą jest przemywanie, wykonywane zasadniczo co 10 dni (a w warunkach pracy na bardzo zakurzonych drogach nawet i codziennie) oraz wymiana oleju. Oznaką konieczności zmiany oleju jest podniesienie się jego poziomu powyżej znaczka-miarki umieszczonej na zbiorniku.

W celu oczyszczenia filtru odłączamy go od gaźnika, po czym odkręcamy nakrętkę śruby ściągającej, zdejmujemy pokrywę i wyjmujemy element filtrujący.

Ładunek i części filtra przemywamy starannie naftą.

Na zakończenie pamiętajmy, że po założeniu przemytego filtra nie należy przez 5—10 minut uruchamiać silnika. W czasie tym bowiem pozostały na elemencie filtrującym olej spływa do zbiorniczka filtru.

WZDŁUŻ I WSZERZ POLSKI

...Spotykamy się w Zakopanem

Już tak się jakoś złożyło, że kilka razy do roku wypada dość znaczne, ilości naszych motorzystów znaleźć się w Zakopanem. Część tych wyjazdów to będą bezwątpienia wypady „programowe" na liczne, organizowane na Podhalu, imprezy motocyklowe, jak słynne już Raidy Tatrzańskie, Zjazdy na Zielone Świątki, imprezy pokazowe (gymghany, piłka motocyklowa) i inne „okazje", których dostarczaniem trudni się z upodobaniem dawny TKM, a obecny ZKS „Związkowiec" Zakopane. Wiele jednak wyjazdów spowodowanych będzie chęcią doznania prawdziwego wypoczynku, jak również bezpośredniego zetknięcia się z pięknym krajobrazem, jaki dostarczają, mijane w drodze na Zakopane, podgórskie okolice, a wreszcie same Tatry.

Znaczna część takich wycieczkowiczów, mieszkańców południowych dzielnic Polski, województw: rzeszowskiego, krakowskiego i śląskiego, mają do przebycia już tylko ostatni etap jazdy do Zakopanego — doskonałą drogą z Krakowa. Odcinek tej drogi można zaliczyć do jednych z najładniejszych w całym kraju, tak pod względem stanu nawierzchni, jak przede wszystkim pięknych widoków, krajobrazów, a także... ostrych i niebezpiecznych zakrętów.

Prawie 110 km wynosi odległość z Krakowa do Zakopanego. Toteż żaden przewidujący motorzysta nie powinien mieć w drodze trudności z paliwem. Po „napojeniu" w krakowskich pompach CPN-u, nawet duże 500-ki dojadą bez wysuszenia zbiorników. Gdy jednak motocyklista z dalszych okolic, przejeżdżając przez Kraków, zapomni o paliwie, to może je uzupełnić w Myślenicach (aby nie dzień świąteczny, gdyż „pompiarz" mieszka w sąsiedniej wiosce!) a następnie dopiero w Nowym Targu. Tu również stacja benzynowa mieści się na rynku, a funkcjonariusz CPN zamieszkuje w sąsiedniej kamieniczce.

Z Krakowa wyjeżdżamy na Borek Fałęcki, gdzie po pierwszym stromym wzniesieniu — pierwszej górskiej próbie silnika — znajduje się punkt kontrolny MO. Po chwili jednak mkniemy dalej i ze zgrozą spostrzegamy wznoszące się amfiteatralnie, coraz wyżej wzgórza, na których nasz pojazd zaczyna dopraszać się o coraz niższe biegi. Szosa opada w dół, to znowu wznosi się jeszcze wyżej, niż znajdowaliśmy się przed chwilą. Z poza ostrych zakrętów wyskakują niespodziewanie jadące w odwrotną stronę pojazdy. Sytuacja taka nie zmienia się aż do Myślenic, pierwszego większego miasteczka na naszej drodze, gdzie po długiej wspinaczce i maszyna i człowiek pragną ochłody, (a duże napisy: — „Tu piwo", wyraźnie wskazują kierunek).

Mamy za sobą 30 km, a przed nami rozciągnęła się dolina Raby, wzdłuż której przewija się droga to bliżej, to dalej. Po obu stronach wyrastają strome zbocza, pokryte gęstym iglastym lasem. Tubylcy wskazują tu uporczywie na jedno ze wzgórz, na którym jakoby ukrywał się król Władysław Łokietek. Informację tę przyjmujemy z powagą, aby nie urazić miłośników tych pięknych okolic, w których widocznie nawet sami Piastowie szczerze gustowali. Na tym etapie mijamy kilka mostów żelbetonowych. Wszystkie one odbudowane są po zniszczeniu przez wiejących w popłochu faszystów przed zwycięską Armią Radziecką.

Znowu mijamy wielki napis „PIWO". To miejscowość o dziwnej nazwie — Poim. Dalej droga rozpoczyna stopniowo wznosić się znowu w górę. Mijamy tablicę znajdującej się w dole wsi Naprawa (kto nie czytał książki: „Grypa szaleje w Naprawie" — to właśnie ta), a po kilku serpentynach ukazuje się nam rozległy widok na dolinę Skawy, rozciągającą się u naszych nóg. W oddali widać miasteczka: Jordanów, Maków, a nawet Suchą. Dalej na zachód masyw Babiej Góry i otaczających ją wzgórz zamyka krajobraz. Na południe natomiast Gorce i wystrzelające z za nich szczyty Tatr stwarzają już prawdziwie górską atmosferę. Tego jednak dla nas jeszcze zamało. Jedziemy więc do gór. Po kilku minutach pędzimy po imponującym wiadukcie nad torami przy stacji Chabówka. I tutaj faszyści wysadzili w powietrze poprzedni wiadukt. Jednakże dzięki wysiłkowi naszych robotników został on w rekordowym czasie ponownie wybudowany.

Za Chabówką rozpoczyna się najcięższy etap naszej jazdy: legendarna wprost Obidowa. Przeszło 4 km serpentyn drogą pnącą się stromo wyżej i wyżej. Tu w ubiegłym roku zakończone zostało układanie nowej nawierzchni. Pomaga ona znakomicie w ciężkiej pracy silnika przy wjeździe pod górę. Mijamy stary kościółek góralski, a silnik rozpoczyna odpoczywać. Za wsią Rdzawką rozpoczynamy zjeżdżanie w dół. Tu nie mniej trzeba kierowcy mieć się na baczności. Pojazd bowiem po dłuższym zjeździe nabiera takiej szybkości, że bywały wypadki iż hamulce odmawiały posłuszeństwa. Szczegółowe opisy takich wydarzeń są do usłyszenia u zakopiańskich kierowców. Przeważnie bowiem gościom, a nie miejscowym samochodziarzom i motocyklistom, zdarzały się nieprzyjemne historie na tym odcinku.

Po 16 km takiej jazdy wjeżdżamy do Nowego Targu. Przed sobą mamy góry, ale drogę zato jak stół. Gładka droga ciągnie się teraz aż do samego Zakopanego. Nowy odcinek otwarty w grudniu ub. r. skręca za mostem na Czarnym Dunajcu w prawo i wysokim wiaduktem przechodzi bokiem poza Poroninem. Tu przejeżdżamy jeszcze jeden zupełnie nowy i most i prostą drogą mkniemy z Poronina do Zakopanego.

Stolica Podhala wita nas tablicą informacyjną PKS-u, dwoma stacjami benzynowymi CPN-u, dobrymi miejscowymi zakładami naprawczymi (to już tylko dla pechowców!), a przede wszystkim swymi górami, słońcem i wypoczynkiem, w czasie którego można z całym spokojem zapomnieć trochę o swej najdroższej... maszynie.

Zwłaszcza po tak ciekawej, wspólnej jeździe do Zakopanego.

Strz.



KRONIKA Polskiego Związku Motorowego

WEZWANIE SM ZS „GWARDIA" TORUŃ.

Motocykliści Torunia zrzeszeni w SM „Gwardia" postanowili na swym Walnym Zebraniu zainicjować długofalowe współzawodnictwo w szkoleniu motorowym. Uchwalili mianowicie przedłużyć rozpoczęte przez warszawski „Związek — Skrę" szkolenie kierowców. Zebrani wystosowali do Zarządu Głównego PZMot telegram następującej treści:

— „My, członkowie Sekcji Motorowej „Gwardia" w Toruniu zebrani na Walnym Rocznym Zebraniu w odpowiedzi na apel górnika W. Markiewki, postanawiamy: **Udziałowi naszemu we współzawodnictwie szkolenia kierowców motorowych nadać kierunek długofalowego współzawodnictwa, wzywając jednocześnie inne Kluby i Sekcje zrzeszone w PZMot".**

ŁĄCZNOŚĆ ZE WSIĄ

Coraz bliższe stają się dla ogółu naszych motocyklistów zagadnienia wsi polskiej. Ma to swój wyraz w licznych akcjach współpracy ze wsią, o których meldunki dochodzą ze wszystkich stron kraju.

— M. in motocykliści stołecznej „Gwardii" zorganizują w okresie największego nasilenia prac rolnych, kilka raidów do spółdzielni produkcyjnych. Uczestnicy raidów pomogą w pracach gospodarskich, a przede wszystkim przy naprawie i konserwacji sprzętu maszynowego. Ponadto motocyklici wystąpią z bogatym programem kulturalno - oświatowym.

— Zarząd „Związkowca — Skry", jako „specjalista" w sporcie motorowym od dobrej inicjatywy, nadał akcji współpracy ze wsią charakter szlachetnego współzawodnictwa. Podjął mianowicie apel „Expressu" o objęcie opieki nad Ludowym Zespołem Sportowym w jednej ze spółdzielni produkcyjnych powiatu warszawskiego i wezwał do pójścia w swoje ślady wszystkie Kluby Związkowe. Za najlepsze osiągnięcia „Związkowiec — Skra" ufunduje nagrodę przechodnią.

Komisja Turystyczna PZMot postanowiła zastosować specjalną, wyższą punktację za uspołecznioną turystykę motorową. Taka turystyka obejmowałaby zbiorowe wycieczki na wieś do pomocy w akcji żniwnej, w celu organizowania pokazowych imprez motorowych dla współudziału w akcji kulturalno - świetlicowych itp. W wycieczce zbiorowej musi brać udział minimum 5 maszyn z jednego klubu.

PRZYPOMINAMY!

Wszystkie Kluby — Sekcje Motorowe zrzeszone w PZMot obowiązane są nadesłać do dnia 15 kwietnia br. sprawozdania ze swej działalności za I. kwartał 1950 r. Sprawozdania należy sporządzić w 2 egzemplarzach i przesłać je do właściwych OZM, które jeden egzemplarz zatrzymają w swych aktach. Dokładny wzór sprawozdania znajdziecie w Komunikacie Zarządu Głównego PZMot Nr 1/50 str. 8.

Bukowina Tatrzańska 19.3. 50 r.

DO
POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOROWEGO
W WARSZAWIE

1) Uczestnicy obozu kadry reprezentacyjnej PZMotu na zebraniu w dniu 19.3 50 r. rozumiejąc i doceniając potrzebę i wartość długofalowego współzawodnictwa w sporcie motocyklowym oraz mając na uwadze siągnięcie przez jak najszersze rzesze sportowców coraz lepszych wyników, zobowiązują się do najracjonalniejszej i obliczonej na najdłuższy okres eksploatacji sprzętu społecznego jakimi są motocykle raidowe, wyścigowe i żużlowe.

2) Ponadto zawodnicy wyścigowi stawiają wniosek o wprowadzenie w bieżącym sezonie 1950 r. do regulaminu imprez wyścigowych w kraju **(nie wyłączając imprez międzynarodowych w Polsce)** punktu, któryby zezwalał startować jedynie na paliwie krajowych CPN znajdujących się na stacjach benzynowych jako mieszanka BAB.

O opracowaniu powyższego punktu regulaminu wyścigowego oraz metod przeprowadzenia kontroli używanych paliw, proszona jest główna komisja sportowa PZMot.

Podpisy: **K. Brun, J. Mieloch, W. Markowski, M. Koprowski, J. Dąbrowski, Z. Kupczyk, Wodnicki, A. Żymirski, Wikaryjczyk Maciejewski, Suchecki, Woroszkiewicz, Henek, Wolfinger, Voellnagel, Wróbel, Gargul.**

PRZEDSTAWIAMY NOWYCH KOLEGÓW

W poczet członków PZMot zostało ostatnio przyjętych 10 Sekcji Motorowych Związkowych Klubów Sportowych z różnych stron kraju. Są to: „Stal" z Radomia, „Związkowiec" Busko — Zdrój, „Stal" Mikołów, „Spójnia — Zryw" — Włocławek, „Kolejarz" — Piła, „Budowlani" — Gliwice, „Górnik" — Grodziec, „Unia — Azoty" — Chorzów, AZS — Wrocław, i „Włókniarz" Pabianice.

Na uwagę zasługuje fakt, że SM AZS — Wrocław przystąpiła już do współzawodnictwa w szkoleniu motorowym.

NA CZARNEJ LIŚCIE

Za opieszałość w pracy organizacyjnej i za zaległości finansowe cały szereg klubów zostało zawieszczonych w prawach członka PZM i grozi im nawet utrata członkowstwa. Wśród opieszałych 27 Sekcji Motorowych ze zdziwieniem spostrzegamy tak znane i zasłużone kluby, jak: „Włókniarz - Lechia" — Poznań, Motoklub Rawicz, „Ogniwo-Cracovia", „Gwardia" — Kraków; „Związkowiec" — Kraków i „Związkowiec" — Wrocław.

Mamy nadzieję że zawieszenia zostaną w najbliższym czasie usunięte, a wymienione kluby (nie tylko tych kilka lecz wszystkie 27) dopełnią swych obowiązków względem PZMot, które zaniedbane zostały napewno na skutek intensywnej pracy w terenie.

Wiadomości i rady

Już w najbliższym czasie Oddział Doświadczalny Zakładów Wyrobów Metalowych przystąpi do montażu 50 sztuk sportowych, specjalnych motocykli SHL-125 Motocykle te bazowane są na seryjnej SHL-ce i posiadają szereg zmian konstrukcyjnych.

Rama normalna wzmocniona przy główie. Widelec przedni teleskopowy z samoniosącą pochwą i progresywnym dwusprężynowym resorowaniu. Błotnik skaczący zamocowany na 3 wspornikach. Kierownica, jak w typie U-49 z nawojową rączką gazu i przedłużonymi dźwigniami hamulca przedniego i sprzęgła. Tylne koło normalne, nieresorowane z nakrętkami motylkowymi.

Nowością w tym typie jest zaczep błyskawiczny cięgła hamulcowego pozwalający na szybszy demontaż tylnego koła. Rura wydechowa poprowadzona jest górą z osłoną przed oparzeniem.

Niewątpliwie użytkownicy sportowej SHL-ki przyjmą z zadowoleniem fakt, że silnik zaopatrzony będzie w specjalną głowicę o większej powierzchni żeber chłodzących, tę samą, która przyczyniła się do sukcesów w modelu wyścigowym w ub. roku. Pozwala ona na uzyskanie większego stopnia sprężania bez obawy detonacji.

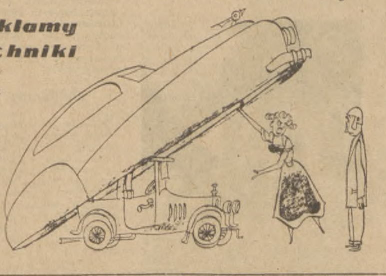
Po za tym silnik otrzymuje nowy gaźnik o większym przelocie zmontowany na „leżąco", co daje oprócz „rasowego" wyglądu, także łatwy dostęp do śrub regulacyjnych. Siodło zmieniono na sztywniejsze, umożliwiające lepsze balansowanie ciałem w terenie i zastosowano kranik z rezerwą paliwa.

Prototyp wyżej opisanego motocykla przechodzi obecnie intensywne próby terenowe. SHL-ki typu „S", po komisyjnym odbiorze przez Motozbyt, przydzielone będą poszczególnym klubom przez PZMot prawdopodobnie w maju br. **Jol.**

Amerykański samochód wodorowy

Cud reklamy czy techniki

— Hipolicie, co za wóz kupiłeś? Dalej się przechodź do amerykańskiej supertechniki?



?

Z LISTÓW do Redakcji

Jeszcze w sprawie prasy

DO REDAKCJI „ZA KIEROWNICĄ"

Zagadnienia poruszane przez kol. kol. A. Żymirskiego i E. Kaczmarczyka są nie tylko ważne i słuszne, godne dyskusji, ale przede wszystkim bardzo pilne; otwarcie bowiem pełnego sezonu motocyklowego nastąpi już w miesiącu kwietniu.

Sądzę, że ogół sportowców motorowych uznaje za słuszne wypowiedzi naszych kolegów.

A zatem proszę odpowiednie czynniki o dopilnowanie, aby sprawa ta nie utonęła w szufladach wyznawców św. Biurokracego, ale została potraktowana poważnie i aby CRZZ i GKKF postarały się dać wyczerpującą odpowiedź (albo wypowiedź) na dyskusję zamieszczoną w „Za Kierownicą".

Redakcji zaś proponuję przesłać w/w urzędom numery „Za Kierownicą", w których były umieszczone artykuły dyskusyjne.

Nawiązuję teraz do artykułu kol. Żymirskiego.

Bardzo słusznym jest, żeby każdy wiedział na czym startuje zowodnik, czy na maszynie nowej, rasowej i odpowiadającej danej kategorii (np.: wyścigówki, raidówki, żużlówki) czy na starym, setki razy ulepszanym własnymi pomysłami i sposobami, kosztem wielu nieprzespanych nocy „trupie".

Wypowiedź kol. E. Kaczmarczyka można uważać za wyczerpującą.

Według mnie należałoby w punkcie c) dodać: Przy każdym klubie, zrzeszeniu czy sekcji motorowej winien być jeden z członków wybrany na korespondenta do gazet miejscowych. Po każdej imprezie korespondent taki natychmiast podawałby redakcji prasy miejscowej wyniki i przebieg imprezy sportowej.

Gdy przeprowadzimy nasze zamiary i sport motorowy zajmie należne mu miejsce w prasie, to sądzę że przyczyni się to również do wprowadzenia w życie uchwały Biura Politycznego KC PZPR o umasowieniu sportu.

Ze sportowym pozdrowieniem
Stanisław Lietz
Gdańsk

Humor

Kiedy amerykański oficer w Atenach chciał wsiąść do swego samochodu, spostrzegł, że opona została przedziurawiona i znalazł przypiętą na niej kartkę z napisem:

„Benzyna jest wasza, opony są wasze, ale powietrze jest nasze".

Chcę zostać kierowcą

Obywatelu Redaktorze!

Od kilku miesięcy czytam pismo „Za Kierownicą", które przynosi mi wiele ciekawych wiadomości pouczających i sportowych.

Chciałbym zostać kierowcą samochodowym, do czego mam chęć i zainteresowanie od młodych lat (obecnie mam 17 lat). Pracuję w warsztacie PKS w Zawierciu, gdzie poznałem silnik i inne części samochodu. Posiadam książki: „Budowa i obsługa samochodu", oraz „Nauka kierowania samochodem" z których dużo się nauczyłem. Od października 1948 r. czytam „Motoryzację". Czuję się, że dałbym sobie radę w przyszłym zawodzie. Nie mam jednak gdzie udać się aby otrzymać prawo jazdy.

Zwracałem się z prośbą o radę do Centralnego Urzędu Szkolenia Zawodowego w Warszawie, ul. Pankiewicza 3. oraz do Polskiego Związku Motorowego przy Oddziale Katowickim, Katowice ul. Matejki 3, nie otrzymując odpowiedzi.

Może Redakcja „Za Kierownicą" odpisze mi i poda wskazówki dla dalszej mojej nauki.

Załączam serdeczne pozdrowienia i życię dalszej owocnej pracy.

Z poważaniem
Mazur Adam
Borowe-Pole 36
poczta Zawiercie

List Kolegi potwierdza niestety opinię, że nie wszystkie jeszcze ogniwa PZM-otu pracują sprawnie. Prosimy udać się do Klubu Motorowego, Zawiercie ul. Marszałkowska 1, a o rezultacie wizyty powiadomicie naszą Redakcję.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

M. Piątkowski — Bydgoszcz — W związku z umieszczoną odpowiedzią, że nie posiadamy danych technicznych motocykla Victoria KR-35-SN, otrzymaliśmy od „Jot" z Pruszkowa poniższe szczegóły techniczne: Silnik jednocylindrowy, OHV, średnica 69 mm., skok 91,5 mm., pojemność 347 ccm; sprężanie 6; luzy zaworowe — ssący 0,05 — wydechowy 0,1, świeca W-225-T 1, albo W-240-T 1, przyspieszenie zapłonu 12 mm przed GMP, gaźnik Amal M-76/444, rozpylacz 120, położenie igły 3, przepustnica 6/4, śrubka powietrza odkręcona 1.5 obrotu.

„Jot" z Pruszkowa—Dziękujemy uprzejmie za dane techniczne Victorii KR-35-SN. Właściwe brzmienie niemieckich określeń w języku polskim jest następujące: Nadelstellung 3 — położenie igły w trzecim rowku. Gasschieber — przepustnica. Leerlaufluft — powietrze wolnych obrotów (cyfra przy tym podana, określa ilość obrotów wykręcenia śrubki regulującej dopływ powietrza). Jeżeli chodzi o drugą sprawę, to nigdy przy nadmiarze powietrza nie osiągniemy maksymalnej mocy silnika. Teoretyczne zużycie powietrza w stosunku do paliwa jest zależne od obrotów i obciążenia silnika. Tak więc, największą moc otrzymujemy przy 5 — 10% niedoboru powietrza (mieszanka bogata), najwyższą natomiast wydajność opałową (i ekonomiczne zużycie paliwa) przy nadmiarze 10 — 15% powietrza (mieszanka uboga). Trzeba jednak zaznaczyć, że dane te zmieniają się w zależności od obciążenia silnika. I tak na przykład przy 50% obciążeniu na moc w KM, pozostaje bez znacznego wpływu, odchylenie 5% mniej lub 5% więcej powietrza, natomiast przy 100% obciążeniu moc w KM obniży się gwałtownie z dodaniem 5% powietrza, a podniesie się po odjęciu 5% powietrza. Stosunek wagowy powietrza do paliwa przy różnych obciążeniach przedstawia się następująco: (w zaokrągleniu) 1) Pełna moc i pełne obciążenie 13 — 14 części powietrza na 1 część paliwa, 2) jazda szosowa 17 — 19 : 1, 3) przyspieszenie 11 : 1, 4) wolne obroty aż do 1 : 1, 5) uruchamianie (zależne od temperatury) aż do 1 : 1, 6) praca natychmiast po uruchomieniu 4 : 1.

St. z Lublina — zapytuje o dane techniczne motocykla Royal-Enfield 350 — z braku katalogu nie możemy niestety dać wyczerpujących odpowiedzi na wszystkie punkty. Moc 15 KM, zużycie paliwa 2.8 — 3 l/100km., szybkość 115km/godz., kontrola luzów zaworowych przez sprawdzenie czy popychacze obracają się swobodnie. Za życzenia dziękujemy.

DKW-200 — prosi o wskazówki celem przyspieszenia motocykla DKW-200 ccm. Wszelkie prace mające na celu zwiększenie mocy silnika i szybkości motocykla, oprócz dużych kosztów przyniosą w rezultacie skrócenie życia maszyny, przystosowanej fabrycznie do eksploatacji turystyczno-handlowej. Ze względów technicznych najprostszemi metodami jest obniżenie głowicy, do osiągnięcia stosunku sprężania maksimum 7,5 do 7.8 (przy rynkowej benzynie), oraz powiększenie kanału ssącego, lub spowodowanie zmiany w tłoku, wcześniejszego odsłaniania okienka ssącego, po to aby można było uzyskać większe napełnianie cylindra. Z maszyn szybkich w tej samej kategorii (250) można polecić tylko NSU-250, lub TWN-250 z przepustnicą obrotową. Ze względu na bardzo zużyte maszyny obecnie zakup może być chybiony. Ciekawsze i bardzo racjonalne, ze względu na części zamienne, byłoby nabycie SHL-125, a wtedy możność nieograniczonego przerabiania pozwoliłaby na nawiązanie walki sportowej **w tej samej klasie maszyn. Kategoria 200 ccm praktycznie nie istnieje, tylko 125, 250, 350; 500, ponad 500 i wózki.**



PRZYGOTOWUJEMY SIĘ DO IMPREZ TERENOWYCH

Wystarczy przejrzeć ostatni rocznik naszego pisma, aby przekonać się że na wielu miejscach, w których pisaliśmy, czy to o rozwoju sportu motorowego, czy przy opisach rozgrywek eliminacyjnych kategorii raidowej, zawsze podkreślaliśmy olbrzymie znaczenie imprez typu terenowego: raidów terenowych, moto-crossów itp. Minęły bowiem bezpowrotnie lata, w których, „gonienie się" motocyklistów - raidowców po szosach było najważniejszym punktem ich sportowego programu.

Cele stawiane dzisiaj przed naszymi motorzystami obejmują szereg doniosłych zagadnień. Są to zadania włączone do wielkiego planu narodowego, zarówno pod względem gospodarczym, jak i kultury fizycznej. Wysiłki Polskiego Związku Motorowego i wielu Zrzeszeń Sportowych idą już w kierunku zabezpieczenia tych zadań i stwarzają na odcinku spoortu motorowego korzystne warunki dla szybkiego wzrostu kadr kierowców i dalszego rozwoju swych członków tak pod względem wiedzy technicznej, jak i wszechstronnego rozwoju sportowego. Wskaźnikiem tych zamierzeń jest ogłoszony już oficjalnie Kalendarz Sportowy PZMot na rok 1950 (patrz „ZK" Nr 5 str. 7).

ROK 1950 POD ZNAKIEM IMPREZ TERENOWYCH

Rozszerzony dział imprez raidowych świadczy najlepiej, że tegoroczny kalendarz sportowy przystosowany został do ważnych zadań, postawionych przed naszym sportem motorowym. Świadczy o tym zmiana nie tylko w ilości, ale przede wszystkim w jakości przewidzianych eliminacji raidowych. Wprowadzenie poraz pierwszy patrolowych mistrzostw Polski, w których nie wyczyn jednostki, lecz wspólny wysiłek całego zespołu zadecyduje o zwycięstwie — to jeden z momentów cechujących te korzystne zmiany. Przypuszczamy, że szczegółowe regulaminy trzech



TRENING zapewnia kondycję i wprawę zawodnikowi. A. Żymirski ćwiczy na trasie moto - crossu.

imprez patrolowych opracowane zostaną wspólnie z przedstawicielami Służby Samochodowej WP. Zapewni to przeprowadzenie raidów w warunkach odpowiadających potrzebom naszego ludowego wojska i obronności kraju.

W raidach indywidualnych punkt ciężkości przesunięty został całkowicie na imprezy typu terenowego. Są to już raczej próby sprawności jeździeckiej, a nie próby szybkości. Zarówno bowiem Raid-Tatrzański, jak i częściowo Świętokrzyski rezygnuje z roku na rok z wielokilometrowych etapów jazdy okrężnej, zastępując je etapami krótszymi, lecz przedstawiającymi duże trudności terenowe. W pokonaniu takich odcinków, ani szybkość, ani siła maszyny nie będzie czynnikiem decydującym.

Dwie dalsze imprezy to moto - cross i expert - trial. O ich potrzebie nie musimy chyba nikogo przekonywać. Przemawiają za nimi korzyści, jakie dają zawodnikom i widzom obserwującym trasę: opanowanie i poznanie jazdy terenowej, przyswajanie sobie zaobserwowanych bezpośrednio skutecznych metod jazdy wymiana doświadczeń w przygotowaniu maszyny do pracy w ciężkim terenie, a wreszcie sprawdzenie technicznych i ekonomicznych zalet motorowego sprzętu.

JAK ORGANIZUJĄ INNI

Dlatego takie imprezy są z punktu widzenia techniczno - sportowego najdoskonalszą obecnie formą zawodów motorowych Taka opinia panuje zarówno w Związku Radzieckim jak i w krajach zach. europejskich, Od wielu lat stanowią one w ZSRR prawie ¾ ogólnej ilości imprez (zarówno motocyklowych i samochodowych), a i w kalendarzach sportowych Belgii, Francji, Holandii, czy Anglii zaroiło się ostatnio od tego rodzaju pozycji. Ustanowione zostały nagrody — Gran-Prix dla kat. moto - cross w różnych krajach. Wiele z nich to licznie obsyłane spotkania międzynarodowe, jak Międzynarodowy Moto - Cross w Lozannie (Szwajcaria — 11.VI.) i Moto - Cross Narodów Belgia — 20.VIII).



PIASEK. Gdy zawiedzie maszyna siła własnych mięśni decyduje o szansach zawodnika.

O ile jednak w Związku Radzieckim terenowe imprezy motorowe rozwijają się zgodnie z potrzebami techniczno - sportowymi, to na Zachodzie organizatorzy, z uwagi na możliwość „zrobienia kasy", narzucili moto - crossom zbyt wąskie ramy. Zmniejszono obwód trasy do minimum, nagromadzono szereg różnych przeszkód, które nie stanowią bynajmniej próby umiejętności jeźdźca, lecz np. pakują go poprostu całego wraz z maszyną do rowu z wodą itp. Wszystko to zrobione zostało specjalnie dla dostarczenia publiczności, obserwującej z jednego miejsca cały bieg terenowy, nowych emocji pseudosportowych.

NASZ PUNKT WIDZENIA

Takich „wzorów" my nie potrzebujemy. Inaczej zupełnie rozumiemy przeznaczenie imprez terenowych. Przygotowują nam one w pierwszym rzędzie nowe kadry kierowców dla naszej zmotoryzowanej armii: zwiadowców, łączników, dla których ciężki teren jazdy będzie tylko polem do popisu. Dadzą kierowców zawodowych, którzy w swej pracy każde zadanie, nawet jazdę terenową, wykonają bez najmniejszych trudności. Podniosą również sprawność fizyczną wszystkich startujących. To już bowiem nie będzie wygodna jazda po gładkim asfalcie, lecz zmagania z terenem wymagające dużej siły mięśni, gdy maszyna ugrzęźnie w piasku, czy błocie. Odpowiednia kondycja fizyczna będzie zatem koniecznym warunkiem przy startach w tej kategorii.

Imprezy terenowe pozwolą nam sprawdzić zalety produkowanych przez nasz przemysł motoryzacyjny motocykli krajowych, jak również maszyn importowanych. Nauczą odpowiedniego przystosowania ich do pokonywania rozmaitych trudności w terenie. Nie potrzeba bowiem w imprezach tego rodzaju maszyn specjalnych, startuje się na motocyklach produkcji seryjnej, a uzyskane doświadczenia przyczyniają się następnie do ulepszeń konstrukcyjno - technicznych i przedłużają eksploatację pojazdu.

Do organizowania imprez terenowych skłaniać również powinna nasze kluby chęć udowodnienia, że nie tylko dochodowe imprezy są ośrodkiem ich zainteresowania. Iść po linii najmniejszego oporu, urządzać imprezy łatwe do przeprowadzenia organizacyjne i korzystne materialnie — to nie jest właściwe podejście (często zarzucane klubom w r. ub.). Urządzanie imprez, dających korzyści w skali ogólnopaństwowej — oto właściwe zadanie dla naszego sportu, kroczącego po słusznej linii wytkniętej przez Uchwały Biura Politycznego KC PZPR w sprawie kultury fizycznej.

KONKRETNE PRZYKŁADY

Zawody terenowe w różnych krajach nie odbywają się jeszcze według uzgodnionych, stałych przepisów. I u nas regulamin moto - crossu, opracowany w r. ub. przez PKM — Ogniwo, wymaga dalszych uzupełnień. Rozprowadzeniem go (po renowacji) wśród klubów i sekcji motorowych zajmie się zapewne Komisja Sportowa PZMot. Tymczasem nie zaszkodzi porównanie charakterystycznych cech organizowanych już gdzieindziej imprez terenowych.

Trasa biegu terenowego to obwód zamknięty, który w 90% przechodzi po bezdrożach „urozmaiconych" wszelkimi możliwymi trudnościami (patrz rys.), jak: piasek, bagna, las, łąki, trudne wjazdy w górę i strome zjazdy w dół, kamieniste ścieżki i brody rzek. W Związku Radzieckim organizuje się prawie w każdą niedzielę liczne imprezy terenowe. Długość jednego obwodu trasy wynosi tam od 8 do 15 km, a cała trasa do 50 — 80 km. Kilku zawodników (3 — 5) stanowi zespół którego czas liczy według czasu przyjazdu ostatniego zawodnika przekraczającego metę. Pomoc między członkami tych samych zespołów jest nie tylko dozwolona, ale nawet zalecona. Bywały wypadki, że uszkodzoną maszynę inny zawodnik z tego samego zespołu holował na linie, co pozwoliło na ukończenie biegu bez pkt. karnych. Taka współpraca wyrabia nie tylko koleżeństwo wśród sportowców ale i wspólną odpowiedzialność za wykonanie zadania, (jak np. w warunkach bojowych patrol łączności).



CYRK. Dla zadowolenia publiczności imprezy na Zachodzie zamieniły się w pokazy jazdy akrobatycznej.



BŁOTO. Umiejętność jeździecka gwarantuje pokonanie przeszkody. St. Brun na SHL-ce.

Imprezy w krajach kapitalistycznych nic takiego nie przewidują. Na trasie, której obwód wynosi od 800 m do 3 km. udzielenie jakiejkolwiek pomocy jest niemożliwe. Zawodnik jest zdany na samego siebie. Jednocześnie startuje kilku zawodników, z których najlepsi przechodzą systemem eliminacyjnym do dalszych rozgrywek. Publiczność zachęca swych ulubieńców, jak w zawodach żużlowych, a pechowców obdarza salwami śmiechu.

PRZEPISY FIM

Szereg wątpliwości wyjaśnić nam może regulamin moto - crossu zatwierdzony na ostatniej konferencji Międzynarodowej Organizacji Motocyklowej — FIM. Do biegów terenowych dopuszcza się trasy o obwodzie od 1.5 do 5 km. Szerokość trasy dla maszyn solo — 2 m, a dla wózków 4 m. Trasa powinna być wyznakowana. Znakowanie po obu stronach trasy nakazuje przejazd między oznaczeniami. Trening musi być ukończony na dwie godziny przed startem. Zawodnik pod groźbą wyłączenia musi na treningu przejechać 3 razy trasę. Na starcie jeźdźcy stają obok siebie, a przy większej ilości w kilku rzędach. Miejsca są losowane. Możliwe jest jednak, po mierzeniu czasów na treningach, przyznawanie pierwszych miejsc na starcie zawodnikom najszybszym. Maszyny bez lamp przednich, zaopatrzone w kikstater z dozwolonymi przeróbkami (jak np. podnóżków, błotników, ochraniacze itp.) muszą być odstawione przynajmniej na godzinę przed startem do parku, znajdującego się w pobliżu. (Uwaga! Wymiary błotników zgodnie z kat. raidową). Dopuszczone mogą być maszyny solówki do 500 ccm i wózki do 1000 ccm. Paliwo normalne, jak w innych kategoriach.

Cała trasa nie powinna przekraczać 50 km dla solówek, a 35 km dla wózków. Zawodnicy doprowadzają sami maszyny z parku maszyn. Na 2 minuty przed startem na dany znak zapalają i start odbywa się już z zapalonymi silnikami. Ilość zawodników na trasie nie może przekraczać 10 maszyn na 1 km bieżący obwodu. Zmiana maszyn na trasie jest niedozwolona. Zawodnicy muszą założyć kaski ochronne i skórzane ubrania. Po zepchnięciu maszyny z trasy obca pomoc jest dozwolona.

Zwycięzcą zostaje zawodnik, który pierwszy minął metę po prawidłowym ukończeniu wszystkich okrążeń. Następnie sklasyfikowani zostają kolejno wszyscy zawodnicy którzy przejechali ¾ ilości okrążeń, a przy kilkakrotnych eliminacjach ci, którzy dojechali do mety w 10 min. za zwycięzcą. Ogłoszenie oficjalnych wyników i rozdanie nagród musi nastąpić zaraz po zakończeniu zawodów.

Stefan L. Strzałkowski

Idealna Trasa

dla biegów terenowych jest najtrudniejszym zadaniem stawianym organizatorom imprezy. Dostarczenie wszystkich przeszkód i utrudnień nie jest zawsze możliwe. Tak jednak powinna wyglądać „idealna trasa", na której zawodnika oczekują liczne niespodzianki.



Objaśnienia znaków

P — park maszyn. 1 — start i meta. 2 — przejazd kamienisty. 3 i 9 — brody. 3, 8, 11, 12 — strome wzniesienia i zjazdy. 5 — piasek. 6 — droga boczna. 7 — las. 10 — bagno i błota. 13 — głęboki rów. 14 — wyboista droga (kocie łby).

„Za kierownicą". Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa". Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew kpt. Adres Redakcji, Warszawa, ul. Filtrowa 2/4, pok. 418. Tel. 89680, wewn. 2974. Administracja, Warszawa, ul. Nowowiejska 31 Konto PKO Nr 1-9100 Druk. Z. G. P. W. B-103296